SKRZYDLATA POLSKA

NR 24 (779) ● 12. VI. 1966 ● ROK XXII/XXXVI ● CENA 2 ZŁ

- KOZIENICE — 66
- LOTNICTWO TAKTYCZNE PAŃSTW ZACHODNICH
- PIONIER POSTĘPOWEJ MYŚLI LOTNICZEJ

O SZYBOWCOWYCH ZAWODACH KOBIET — patrz str. 4—5

Po 13-letniej przerwie najlepsze szybowniczki kraju spotkały się znów w bezpośredniej walce na zawodach. II Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe Kobiet, rozegrane tym razem w Lubinie Legnickim, zgromadziły na starcie 13 pilotek. Na zdjęciu — przed konkurencją.
Foto: Janusz Szymański

Z NAUK HISTORII WYCIĄGNĘLIŚMY WNIOSKI

Główny Inspektor Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, dokonał w Gnieźnie uroczystego otwarcia V Samolotowego Rajdu Dziennikarzy i Pilotów. Przemówienie generała Raczkowskiego, wygłoszone z tej okazji, zamieszczamy w całości obok.

Obywatele i Towarzysze, Koledzy Piloci, Szanowni Dziennikarze — uczestnicy V Samolotowego Rajdu!

Wystartujecie do tej pięknej, tradycyjnej już imprezy z prastarego Gniezna, pierwszej stolicy i kolebki Polski. Wystartujecie z ziemi, na której przed dziesiątkiem wieków pierwsi władcy Polski Mieszko I i Bolesław Chrobry rozpoczęli dzieło scalania i jednoczenia księstw i państewek położonych między Odrą i Wisłą. Ziemia wielkopolska już przed tysiącem lat była potężnym bastionem obronnym powstającego państwa polskiego a zarazem całej Słowiańszczyzny przed germańskimi najeźdźcami.

Przez wszystkie wieki historii naszej państwowości lud wielkopolski zawsze był wierny swej ojczyźnie. Nie sposób jest wymienić wszystkich nazwisk, które historia nasza zanotowała z całym pietyzmem, nazwisk wielkich Polaków wywodzących się z tej właśnie ziemi. Jan Ostroróg i Stanisław Staszic, Wojciech Bogusławski, Jan Henryk Dąbrowski i Józef Wybicki, Ludwik Mierosławski i Marian Kasprzak — to sylwetki, którymi szczyci się i chlubi nie tylko ziemia wielkopolska, lecz cały naród.

Postawa ludu wielkopolskiego spotkała się z wysoką oceną kierownictwa naszej Partii i Rządu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Na 200-tysięcznym wiecu w Poznaniu I Sekretarz KC PZPR tow. Władysław Gomułka mówił: „Przez cały okres niewoli narodowej lud wielkopolski trwał w walce z pruskim zaborcą, przeciwstawiał się germanizacji, hakacie, bismarkowskiej polityce tępienia i niszczenia wszystkiego, co polskie. Chłop wielkopolski bronił swej ojcowizny, a polskie dzieci i młodzież — swojego prawa do polskiej szkoły".

Pamiętać zawsze będziemy o bohaterskiej młodzieży z pobliskiej Wrześni, która dziś obchodzi 65 rocznicę słynnego strajku szkolnego. Patriotyczna postawa tej młodzieży, jej uparta walka o polską szkołę, dołożyła jeszcze jedną cegiełkę do walki całego narodu z pruskim zalewem. Zebrana tu dziś tłumnie młodzież zawdzięcza i jej także, że może dziś swobodnie uczyć się po polsku.

Nieprzypadkowo więc zostało wybrane miejsce i czas startu do V Samolotowego Rajdu Dziennikarzy i Pilotów.

Stąd ruszacie do Włocławka, tysiącletniego miasta nad Wisłą. Później będziecie na Śląsku, skąd przez Nysę i Rybnik, przez piękny Paczków i Głuchołazy zameldujecie się na lotnisku w stolicy Dolnego Śląska, w prastarym polskim Wrocławiu.

Jestem przekonany, że tegorocznej naszej imprezie, podobnie jak w latach ubiegłych, towarzyszyć będzie uwaga społeczeństwa polskiego, szczególnie zaś młodzieży, słusznie dopatrującej się w lotnictwie polskim, między innymi, miejsca dla siebie, dla przyszłej pracy zawodowej i działalności społecznej. Poprzez sport lotniczy bowiem — wiedzie droga do lotnictwa zawodowego tak cywilnego, jak i wojskowego.

Trasa V Rajdu przebiega w poważnej części przez ziemie odzyskane. W ten sposób rajd staje się jeszcze jednym wyrazem dumy z naszych tysiącletnich tradycji, jeszcze jedną manifestacją na rzecz nierozerwalności tych ziem ze swą tysiącletnią Macierzą.

My — lotnicy — do manifestacji tej mamy swoje specyficzne prawo,

GŁÓWNY INSPEKTOR LOTNICTWA gen. dyw. pil. JAN RACZKOWSKI

wypływające z naszego wkładu życia i krwi w dzieło zwycięstwa nad najeźdźcą hitlerowskim.

Hitlerowscy piraci powietrzni spod znaku Luftwaffe byli wrogiem szczególnie groźnym i okrutnym. Zanim napadli na naszą Ojczyznę, przeszli bandycką szkołę ogniową w Hiszpanii, bombardując tam w barbarzyński sposób wioski i miasta.

Mamy dobrą pamięć i jesteśmy czujni. Pamiętamy kto i jak dowodził hitlerowskim Wehrmachtem i znamy dowódców dzisiejszej Bundeswehry. Wiemy ilu w niej jest wciąż jeszcze generałów i pułkowników, którzy swe wysokie stopnie i odznaczenia wynieśli z armii hitlerowskiej. Wiemy, że obecny dowódca grupy lotnictwa „Południe", generał-porucznik Hannes Trautloft — to nie kto inny, jak były dowódca lotniczego „Legionu Condor" wsławionego w nalotach terrorystycznych na wsie i miasta hiszpańskie.

Wiemy i protestujemy, pamiętamy i nie możemy wybaczyć!

W tragicznym wrześniu 1939 roku, ludność polska i lotnicy polscy mieli możność, jako pierwsi w drugiej wojnie światowej, doświadczyć ich zbójeckich metod działania. Mimo dziesięciokrotnej przewagi liczebnej, lotnicy hitlerowscy zachowywali się jak mordercy, polowali na pojedyńczych ludzi, zabijali bezbronne kobiety, starców i dzieci szukających schronienia na polach i w lasach, strzelali do naszych pilotów, którzy po zestrzeleniu usiłowali ratować się przy pomocy spadochronów.

Metody najstraszliwszych zbrodni ludobójstwa towarzyszyły władzom i wojskom hitlerowskich Niemiec przez cały czas trwania wojny i okupacji.

Nie zapomnimy im tego nigdy i nie wybaczymy!

Przez pamięć dla pomordowanych, przez pamięć dla tych, którzy padli w boju za wolność i niepodległość naszej Ojczyzny. A poległo ich wielu, albowiem w latach wojny nie byliśmy bezczynni. Polscy piloci, tak jak i wszyscy nasi żołnierze, partyzanci i inni uczestnicy ruchu oporu, spełniając swój patriotyczny obowiązek, walczyli z faszystowskim najeźdźcą na wszystkich frontach świata.

Polskie lotnictwo dokonało dużego wkładu w dzieło rozbicia i pokonania hitlerowskich Niemiec. Ogółem polskie jednostki walczące na wszystkich frontach II wojny światowej wykonały około 110 000 lotów bojowych, zestrzeliły 967 samolotów (nie licząc ponad 200 zestrzelonych prawdopodobnie i prawie 300 uszkodzonych). Ponadto zestrzeliły 190 latających bomb V-1 oraz zniszczyły poważne ilości różnego sprzętu bojowego wojsk lądowych i marynarki hitlerowskiej. Brały udział w niszczeniu ośrodków przemysłowych hitlerowskich Niemiec i innych urządzeń służących do prowadzenia wojny.

Z nauk historii wyciągnęliśmy wnioski. Obecne lotnictwo polskie, jak i całe Wojsko Polskie, w wyniku powojennego rozwoju, stanowi poważną siłę bojową. Lotnictwo wojskowe posiada w składzie swego wyposażenia nowoczesne samoloty odpowiadające zadaniom, jakie stoją przed nim w zakresie obrony kraju. Dumą napawa nas fakt, że posiadamy dobrze wyszkoloną, utalentowaną i oddaną sprawie Polski Ludowej kadrę lotniczą.

Jesteśmy czujni. Strzeżemy i strzec będziemy polskich granic, czynimy i czynić będziemy wszystko, co w naszej mocy dla umocnienia obronności ojczyzny, dla zapewnienia pokoju i bezpieczeństwa naszych granic, przed zakusami neohitlerowskich rewizjonistów.

Pomni na tysiącletnie doświadczenia z naszej historii przywiązujemy dziś szczególną wagę do sprawy obronności kraju. I mamy na tym polu poważne rezultaty. Mówił o tym Minister Obrony Narodowej w swym wystąpieniu podczas obcho-

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

W MIESIĘCZNIKU „Przegląd Wojsk Lądowych" ukazał się artykuł dowódcy Wojsk Rakietowych i Artylerii naszych sił zbrojnych, gen. bryg. Ignacego Szczęsnowicza, w którym charakteryzuje on znaczenie i rolę uzbrojenia rakietowego naszego wojska. Generał Szczęsnowicz stwierdza w swym artykule m. in., że „Rakiety są głównym środkiem ogniowym wykorzystywanym we współczesnej wojnie Charakteryzują się one ogromną siłą wybuchową, dużą donośnością strzelania. Rakiety można stosować niezależnie od warunków atmosferycznych i terenowych, pory dnia i roku. Ze względu na wymienione zalety rakiet klasy „ziemia—ziemia", wojska rakietowe stanowią podstawową siłę ogniową wojsk lądowych".

☆

5 DRUŻYNA harcerska ze Świdwina nosi imię 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków". Niedawno żołnierze tej sławnej jednostki oraz oficerowie dowództwa Lotnictwa Operacyjnego wręczyli jej sztandar. Na tę uroczystość przybył m. in. gen. bryg. pil. Józef Jacewicz, b. pilot frontowy pułku „Kraków".

☆

Z OKAZJI „Dnia Strażaka", 22 maja br., odbyło się w kraju wiele imprez i pokazów gaszenia pożarów. Podczas pokazów Straży Pożarnej na Placu Defilad w Warszawie, zainscenizowano m. in. pokaz gaszenia pożaru samolotu sportowego i ratowania pilota (manekin)) z płonącej maszyny. Sprawna akcja strażaków wzbudziła szczególny podziw publiczności

☆

W INSPEKTORACIE Lotnictwa odbyło się 24 maja br. kolejne posiedzenie Komisji Lotniczo-Historycznej. W czasie obrad płk mgr S. Ceglarek zreferował m. in. szkolnictwo lotnicze w Ludowym Wojsku Polskim w latach 1944—1946. Podano też informację o książce A. Kurowskiego pt. „Kraksy i wzloty".

☆

JAK wynika z ostatniej uchwały Rady Koordynacyjnej Rozbudowy Miasta Stołecznej Rady Narodowej, powy Dworzec Obsługi Miejskiej PLL LOT w Warszawie (róg Alei Jerozolimskich i Chałubińskiego) ma być wybudowany i uruchomiony w obecnej pięciolatce (do 1970 r.).

☆

W REJONIE Góry Śląskiej, w pobliżu miejscowości Zawiesice (woj. wrocławskie), zginął w wypadku szybowcowym (19 maja br) pilot Aeroklubu Warszawskiego, Tadeusz Grodecki. Wykonywał on przelot szybowcowy z Leszna na szybowcu „Mucha-Standard".

☆

PRZEDSTAWICIELSTWO radzieckich linii lotniczych „Aeroflot" zorganizowało 27 maja br. konferencję prasową. Poinformowano na niej dziennikarzy o aktualnej działalności „Aeroflotu", a szczególnie o przewozach w tegorocznym sezonie letnim.

☆

PRACOWNICY Zakładów Produkcji Doświadczalnej Instytutu Lotnictwa dla uczczenia Tysiąclecia wykonali w czynie społecznym sześć wymiennych bębnów ze stali nierdzewnej do aparatury sztucznej nerki, działającej od trzech lat w I Klinice Chorób Wewnętrznych w Warszawie.

☆

W KLUBIE NOT w Bydgoszczy odbyła się dwudniowa narada oddziałów Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich Ziem Północnych i Zachodnich. Uczestnicy narady m. in. wysłuchali referatu o nowościach techniki lotniczej, obejrzeli sprzęt lotniczy na bydgoskim lotnisku, a niektórzy odbyli także loty nad miastem.

WITKOWSKI ZWYCIĘŻYŁ W CSRS

W dniach 28—29 maja w Dubnicy nad Wagiem w CSRS odbyły się pierwsze międzynarodowe zawody modeli rakiet przeprowadzone pod auspicjami FAI i według nowego, prototypowego regulaminu. W zawodach uczestniczyło 49 zawodników z Czechosłowacji, Bułgarii (poza konkursem), NRD, Polski, Węgier i USA (trzy ekipy). Mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych, w kategorii modeli rakiet startujących na długotrwałość lotu zwyciężył Polak Jerzy Witkowski z Aer. Pomorskiego uzyskując wynik 157,6 sek. W kategorii rakietoplanów Polak J. Jarończyk z Aer. Podhalańskiego zajął 5 miejsce, a w kategorii rakiet startujących z obciążeniem użytecznym Polak H. Meller z Aer. Pomorskiego zajął 8 miejsce. (l)

dów Tysiąclecia Państwa Polskiego właśnie tu, w Gnieźnie.

„Doskonalenie naszej obronności i ludowych sił zbrojnych — stwierdził Marszałek Polski Marian Spychalski — służy jedynie i wyłącznie zapewnieniu bezpieczeństwa naszego kraju, obronie pokoju. Nikomu wojną nie grozimy i wojny nie chcemy. Umiemy walczyć i nauczyliśmy się zwyciężać. Pragniemy jednak przede wszystkim zwyciężać w pokojowej realizacji zadań rozkwitu kraju — zgodnie z wytyczonym i aprobowanym przez naród programem.

By zapewnić bezpieczeństwo tego pokojowego trudu — cały naród z pełnym poczuciem odpowiedzialności organizuje obronność kraju włącza się w jej rozwijanie, a nasz żołnierz ludowy w imię tej sprawy z oddaniem i ofiarnością wykonuje swój obowiązek".

Czyż trzeba do tego jeszcze dodawać, iż obowiązek ten żołnierz polski gotów jest wykonać we wszystkich warunkach i w każdej sytuacji. Zwłaszcza, że nie jesteśmy dziś sami, że mamy wypróbowanych i silnych sojuszników, takich jak Związek Radziecki, Czechosłowacja, Niemiecka Republika Demokratyczna i inne państwa obozu socjalistycznego, że jesteśmy mocnym ogniwem Układu Warszawskiego.

Drodzy Towarzysze i Obywatele! Mieszkańcy Ziemi Gnieźnieńskiej!

Planując Gniezno jako wyjściowy punkt trasy V Samolotowego Rajdu Dziennikarzy i Pilotów nie spodziewaliśmy się, że imprezie tej nadana zostanie tak imponująca i uroczysta oprawa. Nie spodziewaliśmy się, że przypadnie nam w udziale zaszczyt uczestniczenia w tak pięknie zorganizowanym tu Święcie Ludowym. Nasza radość i zadowolenie z tego powodu są tym większe, że związki lotnictwa ze wsią, z ludnością wiejską są o wiele większe, niż się na pozór wydaje.

Wieś polska jest nam — lotnikom bliska z wielu względów. Jednym z podstawowych względów jest to, że w wyniku przemian społeczno-politycznych, jakie zaszły w naszym kraju po drugiej wojnie światowej, synowie chłopów zasiedli obok synów robotników za sterami samolotów i dziś stanowią zasadniczą część kadr naszego ludowego lotnictwa.

W ten sposób lotnictwo stało się jednym z tych ogniw naszego ludowego państwa, w którym ucieleśniła się podstawa naszej władzy — idea sojuszu robotniczo-chłopskiego.

Co roku szeregi lotnictwa wojskowego opuszczają — po odbytej służbie wojskowej — tysiące wyszkolonych w wojsku specjalistów lotniczych i różnego rodzaju służb, którzy zasilają kadry naszego przemysłu, rolnictwa, transportu i innych dziedzin gospodarki narodowej.

W Aeroklubie PRL istnieje Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych, którego główną dziedzinę działalności stanowią usługi na rzecz rolnictwa i leśnictwa. Piloci tego zespołu rok rocznie rozsypują na pola i lasy wiele tysięcy ton środków owadobójczych i nawozów sztucznych.

Często na wieś docierają samoloty sanitarne niosące pomoc ludziom w nagłych i nieszczęśliwych wypadkach.

W zwalczaniu klęsk żywiołowych, a zwłaszcza w akcjach przeciwpowodziowych, nawiedzających dość liczne rejony naszego kraju, lotnictwo spieszy z pomocą ludności dotkniętej skutkami, lub zagrożonej powodzią.

Jest więc wiele ogniw łączących lotnictwo ze wsią i wieś z lotnictwem.

Dlatego dzisiejsze Święto Ludowe jest w poważnej mierze również naszym świętem. Pozwólcie więc, że skorzystam z tej okazji i od polskich lotników przekażę wszystkim polskim chłopom gorące pozdrowienia i jak najserdeczniejsze życzenia sukcesów w gospodarce.

Czynię to z tym większą przyjemnością, że zebrani tu dziś na Święcie Ludowym, są częścią bohaterskiego i gospodarnego ludu wielkopolskiego, którego wkład w budownictwo socjalizmu w naszej ojczyźnie został bardzo wysoko oceniony przez najwyższe władze partyjne i państwowe.

Z ludem Wielkopolski lotnicy nawiązali w ostatnich tygodniach bezpośrednie i serdeczne kontakty. Oficerowie lotnictwa — piloci, inżynierowie, technicy i lekarze gościli w setkach wielkopolskich gromad, spotykając się z ich mieszkańcami z okazji 21 rocznicy zwycięstwa nad faszyzmem.

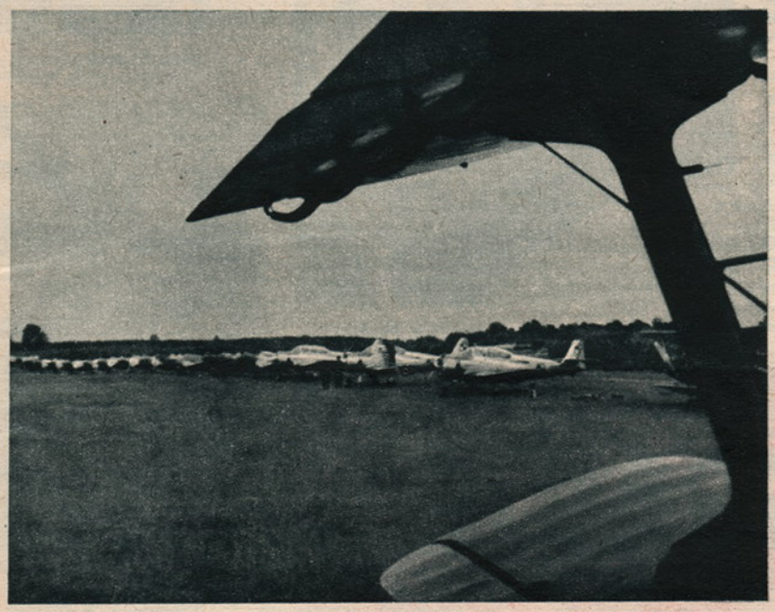
Ze spotkań tych wynieśli wiele jak najlepszych wspomnień i wrażeń, będących jeszcze jednym dowodem głębokiej więzi wojska z ludem i ich nierozerwalnego braterstwa.

Towarzysze Dziennikarze, Towarzysze Lotnicy!

Na trasach rajdu zobaczycie wiele pięknych i ważnych obiektów dla naszego kraju, poznacie wielu ludzi budujących socjalizm. Wasze wrażenia i spostrzeżenia przekażecie innym za pośrednictwem szpalt Waszych gazet, anteny polskiego radia i telewizji. Życzę Wam sukcesów, zadowolenia i satysfakcji. Niech lot nad piastowską ziemią dostarczy Wam wielu jak najpiękniejszych emocji i przeżyć.

Niech żyje nasza piękna Ojczyzna, Polska Ludowa!

Niech żyje sojusz robotniczo-chłopski!



Na lotnisku w Gnieźnie. Foto: B. Koszewski (2)

V SAMOLOTOWY RAJD DZIENNIKARZY I PILOTÓW

NA PIASTOWSKIM SZLAKU

W dniach 29 maja — 8 czerwca br. odbył się V Samolotowy Rajd Dziennikarzy i Pilotów, którego przebieg był w tym roku niezwykle efektowny. Startowała rekordowa ilość załóg (41), a uczestniczyli w nim piloci i dziennikarze z Czechosłowacji, Jugosławii, NRD i Węgier. Na uroczystość rozpoczęcia Rajdu w prastarej stolicy Polski — Gnieźnie, która połączona była ze Świętem Ludowym, przybyli m. in. Kierownik Biura Prasy KC PZPR — Stefan Olszowski, Główny Inspektor Lotnictwa — gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, prezes Aeroklubu PRL — Stefan Antosiewicz oraz przedstawiciele miejscowych władz i społeczeństwa.

Otwarcia Rajdu dokonał generał Raczkowski, który wygłosił z tej okazji przemówienie (publikujemy je w całości obok). Pierwszą konkurencję — zlot z macierzystych aeroklubów do Gniezna — wygrały ex aequo trzy załogi (kolejność ustalono drogą losowania), pil. Kwiatkowski (Warszawa) i red. Stępień („Kurier Polski"), pil. Pogorzelski (Warszawa) i red. Kaznowski („Wiraże") oraz pil. Gawlik (Katowice) i red. Cieszewski („Trybuna Robotnicza"). Załoga „Skrzydlatej" (pil. Dudzik i red. Zarębski) uplasowała się w tej konkurencji na 17 miejscu. W drugiej konkurencji, na etapie z Gniezna do Włocławka, najlepiej spisała się ponownie załoga śląska: pil. Gawlik (Katowice) i red. Cieszewski („Trybuna Robotnicza"), która zajęła pierwsze miejsce. Drugie i trzecie miejsce zdobyły załogi warszawskie: pil. Kwiatkowski i red. Stępień („Kurier Polski") oraz pil. Dudzik i red. Zarębski („Skrzydlata Polska"). Po dwóch konkurencjach prowadzili: Gawlik — Cieszewski (270 pkt.), przed Kwiatkowskim — Stępniem (260 pkt.) oraz Śliwakiem — Goliszewskim („Żołnierz Wolności").

W chwili oddania numeru do druku uczestnicy Rajdu rozgrywają konkurencję na trasie Włocławek — Ostrów Wlkp. — Rybnik, dlatego też ostateczne wyniki tej imprezy, jej przebieg i omówienie przekażemy Czytelnikom w następnych numerach.

(yy)

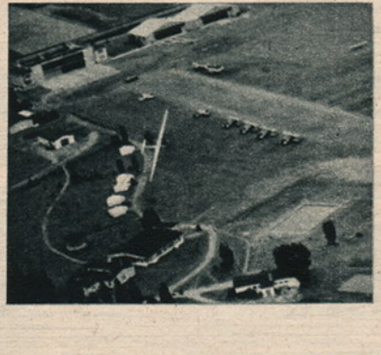
Telefonem z Leszna

W niedzielę 29 maja br. nastąpiło otwarcie XII(XXI) Szybowcowych Mistrzostw Polski. Na lotnisko Centrum Szybowcowego Aeroklubu PRL w Lesznie przybyli między innymi: sekretarz KW PZPR w Poznaniu Edward Zimmer, poseł Ziemi Leszczyńskiej Tadeusz Młyńczak, prezes ZG Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz, I sekretarz KP PZPR w Lesznie Władysław Śleboda oraz przedstawiciele miejscowych władz i organizacji społeczno-politycznych. Po okolicznościowych przemówieniach, wciągnięciu na maszt flagi narodowej i Aeroklubu PRL, zawodnicy udali się na start. Tam jednak okazało się, że silny wiatr i niemal pełne pokrycie chmurami warstwowymi uniemożliwiły rozegranie konkurencji.

Pierwszą konkurencję przeprowadzono 31 maja br., był nią dwukrotny prędkościowy przelot po trasie trójkąta 102 km, Leszno — Piaski — Rawicz — Leszno. Przelotu nikt nie ukończył. Najlepszą odległość uzyskał Edward Makula (196 km), który został zwycięzcą konkurencji. Zaliczona ona została przez komisję sędziowską jako przelot po wyznaczonej trasie.

Z kolei 1 czerwca br. rozegrano prędkościowy przelot dookołowo-powrotny, Leszno — Lwówek — Leszno (127 km). Zwyciężyła Palagia Majewska. Po dwóch konkurencjach prowadzi Edward Makula. W mistrzostwach uczestniczy 39 pilotów w tym dwóch poza konkursem na „Zefirach" (Jan Wróblewski i Mirosław Królikowski).

J. Pomianowski



CO SŁYCHAĆ W LOCIE?

Po zakończeniu drugiego etapu szkolenia, tj. odbyciu kilkunastogodzinnych lotów szkolnych oraz lotów na trasach pod nadzorem instruktorów radzieckich, cztery załogi PLL „LOT" uzyskały już prawo samodzielnego prowadzenia samolotów AN-24. Są to następujące trzyosobowe załogi — pierwsi piloci: Zdzisław Nakonieczny, Jan Błądek, Marian Jasiaczyk, Rudolf Rembliński, drudzy piloci: — Stefan Gąsiorowski, Adam Poznański, Romuald Pytlewski, Tadeusz Polak oraz mechanicy pokładowi: Zbigniew Ruszczyk, Władysław Misiarek, Stanisław Koszczyk i Stefan Piszczek. W drugiej połowie czerwca prawo samodzielnego prowadzenia samolotów AN-24 uzyska dalsze sześć załóg.

*

W budynku administracyjnym PLL „LOT" na Okęciu otwarto od dawna oczekiwane ambulatorium składające się z dwóch gabinetów lekarskich, gabinetu zabiegowego, dentystycznego oraz obszernej poczekalni. Do tej pory pracownicy PLL „LOT" korzystali z przychodni przy ul. Puławskiej i ośrodka, który siedzibę swoją miał w prymitywnym baraku, gdzie panowały szczególnie trudne warunki. Na otwarcie nowego ambulatorium przybył przewodniczący ZG ZZTiD — Mieczysław Grad i przewodniczący Zarządu Okręgu tego związku.

*

Z dniem 1 czerwca stanowisko kierownika oddziału stewardess LOTu objęła Julitta Kaiser-Chodkiewicz, która na stanowisku stewardessy wylatała do tej pory blisko trzy miliony kilometrów.

*

Słuchacze Wyższej Szkoły Nauk Społecznych przy KC PZPR, spotkali się z dyrekcją LOTu, zwiedzili zaplecze techniczne oraz odbyli lot samolotem AN-24 na trasie Warszawa — Poznań — Warszawa. (KOB)

HENRYK KUCHARSKI

PODNIEBNE GRACJE

PRAWDZIWĄ ozdobą „Wiosny Młodego Lubina" — szeregu imprez organizowanych w br. pod znakiem 1000-lecia Państwa Polskiego — były nasze najlepsze szybowniczki. Trzynaście podniebnych gracji stawiło się na starcie w Lubinie Legnickim, by wziąć udział, na szybowcach „Mucha Standard", w II Ogólnopolskich Zawodach Szybowcowych Kobiet, jakie odbyły się w dniach 8—18 maja br. Drugich, bowiem postanowiono, że zawody te będą kontynuacją I Szybowcowych Mistrzostw Polski Kobiet rozegranych jeszcze w 1953 roku w Lesznie.

Najsilniejszą i najliczniejszą, bo pięcioosobową ekipę wystawił Aeroklub Warszawski. Na jej czele stały wielokrotne rekordzistki świata Lucyna Bajewska i Pelagia Majewska. Pod lubińskim niebem stawiły się też inne rekordzistki — Maksymiliana Paszyc z Leszna, reprezentująca Aeroklub Poznański, Wiera Kamińska z Białegostoku, Ewa Nechay z Krakowa. Pozostałe, choć mniej utytułowane, mogły pochwalić się jednak co najmniej złotą odznaką i kilkusetgodzinnym nalotem.

Taka stawka gwarantowała wyrównaną i na wysokim poziomie stojącą rywalizację. Tak też było w istocie. Na niebie Lubina rozgorzało zacięte sportowe współzawodnictwo. Wydawało się, że walka o czołowe lokaty będzie wewnętrzną sprawą uznanych sław. Okazało się jednak, że wyniku przed zawodami nie sposób przewidzieć. I na tym polega m. in. urok i sens bezpośredniej rywalizacji.

Ostatecznie w wyniku czterech zaliczonych konkurencji (trójkąty 101 km, 108 km i 129 km oraz docel-powrót 104 km) pierwsze miejsce zajęła Lucyna Bajewska, mająca już na swym koncie nie tylko diamentową odznakę oraz rekordy międzynarodowe ale i, co ważniejsze, wiele doświadczenia zawodniczego. To dziełem tej właśnie zawodniczki jest m. in. doskonałe piąte miejsce w Szybowcowych Mistrzostwach Polski (ogólnych!) w 1961 roku, w których pozostawiła poza sobą wielu znanych nie tylko w Polsce szybowników. Lubińskie zwycięstwo nie jest więc w zasadzie niespodzianką, chociaż i ten sukces Lucyny Bajewskiej zasługuje na duże uznanie. Bądź co bądź pokonała zdecydowanie w bezpośredniej walce swoje nie mniej znane koleżanki i udowodniła, że jest w dalszym ciągu zawodniczką wysokiej klasy.

Miłą niespodziankę swym drugim miejscem sprawiła Danuta Sylwanowicz, również z Warszawy. Przebojem weszła do krajowej czołówki i posiada wszelkie dane, by pozostać w niej na długo. Pragniemy w tym miejscu przypomnieć, że Danuta Sylwanowicz swe pierwsze kroki jako zawodniczka stawiała w Jeżowskich Zawodach Szybowcowych o Puchar „Skrzydlatej Polski".

Rewelacją i odkryciem była jednak najmłodsza uczestniczka zawodów, 23-letnia studentka Politechniki Gdańskiej Maria Olszewska. Startując w ogóle po raz pierwszy w zawodach zajęła doskonałe trzecie miejsce i wyprzedziła szereg szybowcowych znakomitości. Jeśli nie spocznie na laurach, przepowiadamy jej wiele sukcesów. Posiadaczka złotej odznaki z dwoma diamentami jest bowiem wytrwała, lata odważnie, a przy tym „z głową".

Nie odparła tym razem ataku 15-krotna rekordzistka świata Pelagia Majewska. Stać ją niewątpliwie na więcej, ale przecież czwarte miejsce nie jest klęską. Źle natomiast powiodło się Maksymilianie Paszyc, która zadowolić się musiała dopiero siódmą lokatą. Szkoda że na starcie w Lubinie nie stawiła się Adela Dankowska. Jej start dałby jeszcze pełniejszy obraz naszej kobiecej czołówki.

W każdym razie impreza była

Lucyna Bajewska (Warszawa) — 1 miejsce

Danuta Sylwanowicz (Warszawa) — 2 miejsce

Irena Kostka (Gdańsk) — 8 miejsce

Jeśli nawet nie było pogody do latania, uczestniczkom lubińskich zawodów dopisywał humor, co doskonale ilustruje powyższe zdjęcie. Poniżej: Na starcie panie obsługiwały się same.

Maria Olszewska (Gdańsk) — 3 miejsce

Pelagia Majewska (Warszawa) — 4 miejsce

Ewa Nechay (Kraków) — 5 miejsce

Zofia Gadomska (Warszawa) — 6 miejsce

Maksymiliana Paszyc (Poznań) — 7 miejsce

Urszula Śliwak (Warszawa) — 9 miejsce

Wiera Kamińska (Białystok) — 10 miejsce

Grażyna Rzepecka (Słupsk) — 11 miejsce

Stanisława Strządała (Katowice) — 12 miejsce

Maria Stryczek (Kraków) — 13 miejsce

pożyteczna, pozwoliła bowiem na pierwszą od 13 lat bezpośrednią konfrontację naszych czołowych szybowniczek. Mamy nadzieję, że stanie się ona nowym bodźcem dla wszystkich dziewcząt i pań oraz przyczyni się do ożywienia i podniesienia na wyższy poziom wyczynu szybowcowego wśród kobiet. Za rok w Lubinie stawią się zapewne wszystkie panie, które mają coś do powiedzenia w polskim szybownictwie. Nie powinno zabraknąć też przedstawicielek najmłodszej generacji, wyszkolonej w ostatnich latach w Lisich Kątach. Ambicją każdego aeroklubu, nie wyłączając organizatora imprezy Aeroklubu Jeleniogórskiego, winno być wystawienie co najmniej jednej swojej reprezentantki.

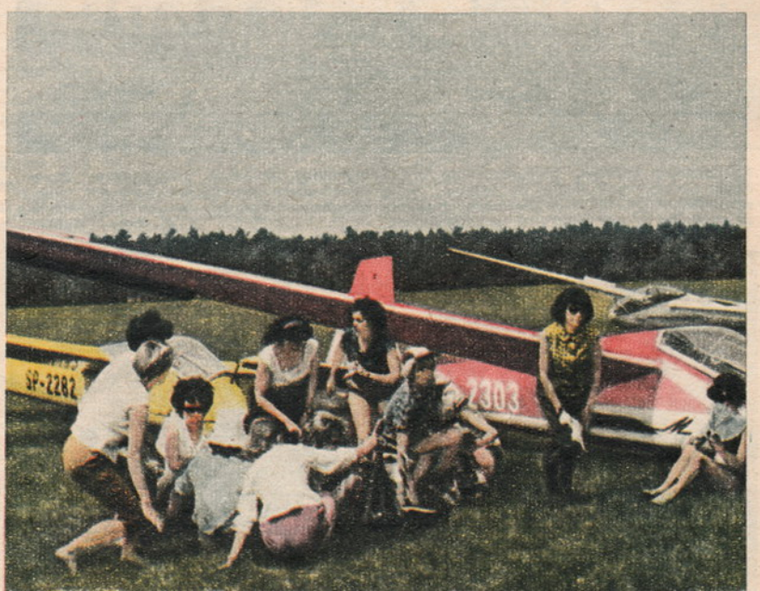
Wydaje się ponadto, że dobrze będzie, jeśli impreza przejdzie nie tylko do dorocznej tradycji ale i powróci do starej nazwy Szybowcowych Mistrzostw Polski Kobiet, czym faktycznie była i w bieżącym roku pomimo innego szyldu. Ostatecznie szybowniczki nie gorsze, a na pewno liczniejsze od spadochroniarek, które przecież co roku wyłaniają ze swego grona mistrzynię Polski. Tym bardziej, że tegoroczni organizatorzy — Aeroklub Jeleniogórski i Komitet dorocznej „Wiosny Młodego Lubina" — zagięli parol na „latające babki" i gwarantują, tak jak w bieżącym roku, sprawne przeprowadzenie następnych zawodów.

Na zakończenie kilka słów o tych, którzy w cieniu zawodniczek pracowali przy zorganizowaniu i przeprowadzeniu II Ogólnopolskich Zawodów Szybowcowych Kobiet. Uznanie za duży wkład pracy należy się przedstawicielowi KP PZPR w Lubinie Kazimierzowi Cirko. Wzorowym sędzią głównym zawodów był prezes Aeroklubu Gdańskiego prof. Zygmunt Franaszczuk. Dobrze dbali o stan techniczny szybowców mechanicy Andrzej Drewnowski i Jan Klęka. Wywiązali się ze swego zadania Tadeusz Kaczmarek jako kierownik zawodów, Julian Ziobro jako kierownik sportowy oraz holownicy i komisarze.

Zawody cieszyły się dużym powodzeniem wśród społeczeństwa stolicy polskiej miedzi i nie mniejszym zainteresowaniem, popartym konkretną pomocą, miejscowych władz i dyrekcji Kombinatu.

Prof. Zygmunt Franaszczuk, którego widzimy na zdjęciu powyżej, pełnił na zawodach funkcję głównego sędziego. Pomimo niedomówień w regulaminie dał godny naśladowania pokaz właściwego sędziowania. Poniżej: Latające „babki" w pełnym dynamiki ujęciu fotoreportera.

Mechanicy szybowcowi Jan Klęka i Andrzej Drewnowski, których widzimy na zdjęciu, dbając o stan techniczny szybowców spisali się na piątkę.



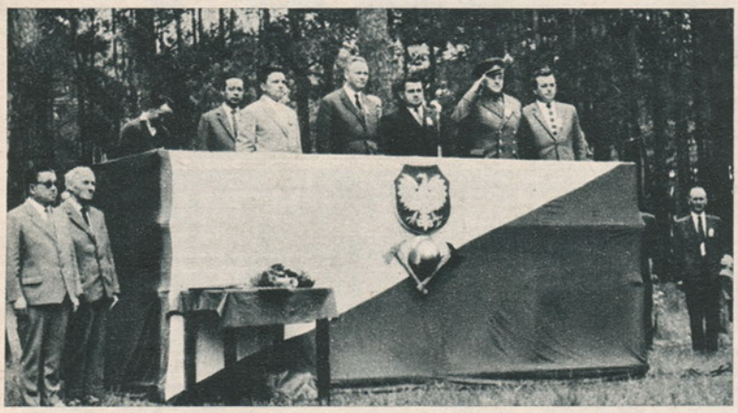
Zdjęcia: JANUSZ SZYMAŃSKI i HENRYK KUCHARSKI

KOZIENICE — 66

Kozienice są miastem położonym w województwie kieleckim, liczą prawie 7 tysięcy mieszkańców. Znajduje się tutaj między innymi ośrodek przemysłu drzewnego, fabryka kalafonii i terpentyny. Historia Kozienic sięga XII wieku.

W dniach 21—22 maja dzięki staraniom Powiatowego Komitetu Frontu Jedności Narodu w Kozienicach, Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, Ligi Obrony Kraju i Aeroklubu PRL, odbyła się piękna uroczystość astronautyczno-lotnicza z okazji 5 rocznicy lotu w Kosmos Jurija Gagarina. Zgodnie z programem w dniu 21 maja w miejscowym ośrodku wodnym rozpoczęto zawody modeli rakiet (LOK), kończąc je dnia następnego w rozgrywkach finałowych. Ognisko harcerskie i wyświetlanie filmu zainaugurowały pierwszy dzień uroczystości. O przebiegu obchodów Dnia Kosmonauty informuje w wielkim skrócie poniższe sprawozdanie.

Mała łączka przy kozienickim osrodku wodnym stała się doskonałą sceną zarówno dla zawodów modeli rakiet jak i pokazów lotniczych. Tutaj popisywał się krótkim lądowaniem i startem rolniczy „Gawron".



Trybuna honorowa dla zaproszonych gości przyjmujących defiladę jednostek Straży Ogniowej miasta Kozienic (22 maja, jak wiadomo był ogólnopolskim świętem strażaka). Na trybunie m. in. wiceminister Oświaty F. Herok (czwarty z lewej) i attaché wojskowy ambasady ZSRR generał major Kaliniczenko (szósty od lewej).

W centrum miasta, pięknieiącego coraz bardziej, siedziba gospodarzy: Prezydium Powiatowej Rady Narodowej. Obok: widoczny zabytkowy pałacyk. Niżej: dla wieluset widzów kozienickiej imprezy zorganizowano nie tylko liczne stoiska żywnościowe, ale i kramy z książkami. Foto: Hartwig

Ten moment z trudem tylko udało się utrwalić na kliszy. Spadochroniarz Aeroklubu Radomskiego S. Zarek, ląduje po skoku z 600 m na miniaturowym półku wśród sosen, demonstrując świetne opanowanie sterowania czaszą spadochronu.

DLACZEGO akurat Kozienice stały się miejscem ogólnopolskiej imprezy poświęconej uczczeniu 5-lecia lotu kosmicznego Gagarina? Na pewno zadecydowały o tym dobre warunki widowiskowe miejscowego ośrodka wodnego, ale przede wszystkim sprawność organizacyjna i silna wola gospodarzy Kozienic, Frontu Jedności Narodu, organizacji politycznych i społecznych i tych wszystkich, których nazywa się potocznie aktywistami, a którzy walczą z zacofaniem, nudą i szarzyzną naszych wsi, miast i miasteczek. I dzięki nim właśnie mieliśmy możność wraz z wieloma setkami mieszkańców Kozienic i okolic obejrzeć piękną uroczystość.

☆

22 maja w niedzielę o godzinie 10 rano w sali kina „Znicz" prof. Politechniki Warszawskiej Henryk Muster wygłosił popularnonaukowy odczyt pod tytułem „Człowiek w Kosmosie". Tu wśród licznie przybyłej publiczności witano serdecznie gości z Warszawy: wiceministra oświaty F. Heroka, pierwszego sekretarza Ambasady ZSRR I. Korczmę i attaché wojskowego gen. mjra L. Kaliniczenkę.

☆

Na „lotnisku" kozienickim odbywały się tymczasem zawody modeli rakiet zorganizowane przez LOK, później popisywali się modelarze i rakietnicy APRL, ale to wszystko było jak by przygrywką do tego co nastąpiło z chwilą, gdy wszyscy zajęli miejsca na trybunie i w leśnym amfiteatrze nad jeziorkiem.

Punktualnie o 13.00 przyleciał transportowy An-2. Gdy minął jezioro, od kadłuba oderwał się skoczek. Był nim S. Zarek z Aeroklubu Radomskiego, który demonstrował skok z opóźnionym otwarciem spadochronu i mistrzowskie lądowanie. Przy drugim nawrocie z samolotu wyskoczył E. Mikołajczyk (A. Rad.), trzymając flagę do chwili otwarcia spadochronu. Następnie piątka skoczków z tegoż aeroklubu pod kierownictwem mistrza J. Łoboddy trzymając się za ręce opuściła pokład An-2 na wysokości 1 800 m. Tu dech zaparło wszystkim obserwującym popisy. Spadochroniarze z pewnym opóźnieniem zbliżali się do ziemi, znacząc tor swego lotu smugami dymu. Po otwarciu czasz i na pozór chaotycznym opadaniu wszyscy lądowali z dużą precyzją wśród gromkich oklasków publiczności. Przedstawiciele Aeroklubu PRL obecni na trybunie honorowej odbierali gratulacje od zaproszonych gości.

☆

Sprawozdawca tymczasem (świetny w akcji) przez głośniki zapowiada nowy pokaz. Oto z półka startuje za wyciągarką szybowiec „Mucha-100" z pilotem Pudzianowskim — Aeroklub Radomski. I te, choć krótkotrwałe, ewolucje wzbudzają zachwyt, tym bardziej, że oglądane z wysokości wzgórza sprawiają imponujące wrażenie.

☆

Nad trybuną samolot — to „Zlin" Stanisława Kasperka. Następuje popis sprawności pilota. Figury wyższego pilotażu oceniane są oklaskami i — znów obserwujemy ruch na trybunie: gratulacje! Gdy Kasperek w kolejnym nawrocie odszedł na kurs powrotny, nastąpiła może minutowa przerwa wypełniona nagłą ciszą po hałasującym silniku Zlina.

☆

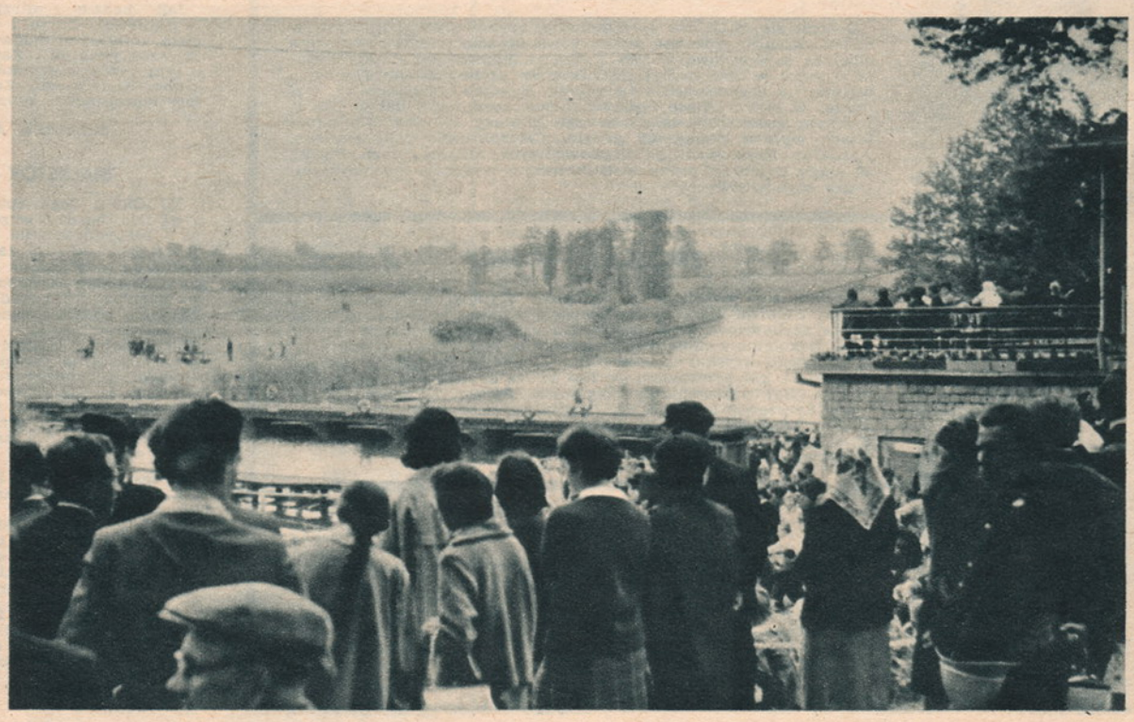
Trzy samoloty na horyzoncie — trzy kreski wychodzą prościutko na trybunę. Leci zespół akrobacyjny pod wodzą Zdzisława Dudzika z Aeroklubu Warszawskiego. Zespół w składzie: Z. Dudzik, W Kwiatkowski i J. Adamkiewicz leci na starych „Jakach-18". Można by teraz omówić każdą ich figurę, płynność wykonania i precyzję pracy zespołowej, ale najlepszy opis nie potrafi oddać ogromnej sprawności pilotów, niesłychanego wprost zgrania myśli i czynności — jakby radiem kierowanych. Szkoda, że zespół Dudzika nie mógł słyszeć okrzyków zachwytu i oklasków, dobiegających z ziemi. Dali wspaniały pokaz, a na dobrej robocie poznają się wszyscy — nawet nie lotnicy.

P. E.

Powyżej — fragment finałów zawodów modeli rakiet — zawodnicy przy wyrzutniach. Niżej: ekipa Aeroklubu PRL wędruje na start z akrobacyjnym szybowcem zdalnie kierowanym konstr. K. Ginalskiego

Pierwszy „Jak-18" sławnego zespołu warszawskich akrobatów wychodzi precyzyjnie na cel.

Ogólny widok ośrodka sportów wodnych w Kozienicach, gdzie odbyły się tegoroczne, niezwykle udane pokazy lotnicze. Uwagę zwraca świetna widoczność przedpola.



KIELCE

W sali klubowej na lotnisku Masłów odbyło się Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo - Wyborcze Aeroklubu Kieleckiego. W zebraniu udział wzięli dyrektorzy zakładów Armatura KZWM i Zastalu — Z. Banasik, J. Ekiert, S. Kopyrtyński, przedstawiciele władz miasta i organizacji młodzieżowych i inni. Zebraniu przewodniczył Kier. Wydziału Propagandy KW PZPR A. Pierzchała.

Obszerny referat sprawozdawczy wygłosił wiceprezes aeroklubu R. Gajos. Podkreślił osiągnięcia: czołowe miejsce sekcji spadochronowej, kierowanej przez W. Pawełkiewicza, pomyślne wykonanie zadań LPW I stopnia, ożywienie pracy propagandowej. Nie ominął niedociągnięć: niskiego wykonania zadań sekcji samolotowej, szybowcowej i modelarskiej oraz niedostatecznego szkolenia lotniczego zaplecza.

O minionym XX-leciu Aeroklubu Kieleckiego pisała „Skrzydlata" (nr 6 br.). Ja mam na myśli okres lat 1962 — 1964, gdy w Aeroklubie panowała wybitnie niesprzyjająca atmosfera.

Dwa kolejne walne zgromadzenia w 1962 i 1964 r. stały się miejscem spięć powaśnionych ugrupowań. Sprawy lotnicze zeszły na margines, a obecna na zgromadzeniach młodzież była biernym obserwatorem jakże niebudującego przykładu wzajemnych oskarżeń, niekiedy wręcz napaści, zarówno pod adresem kierownictwa jak i społecznych działaczy Aeroklubu.

Zmiana kierownictwa Aeroklubu w 1963 r. nie rozwiązała automatycznie konfliktów i zaniedbań minionego okresu. Powstały jednak korzystne warunki dla poprawy sytuacji. Mającemu na celu lotnicze dobro aktywowi, przy pomocy KW, udało się wreszcie wyeliminować grupę „rozrabiających" ze społeczności lotniczej. Że dokonało się to w interesie całej organizacji kieleckich lotników, nie trzeba dodawać. Przed nowymi władzami, w skład których wszedł m. in. A. Pierzchała, stanęło obecnie poważne zadanie odrobienia zaległości, jakie narosły na przestrzeni lat. Wybór dra M. Skarbka, doświadczonego działacza społecznego z terenu Krakowa, a obecnie redaktora naczelnego „Głosu Ludu", organu KW Kielce, na prezesa Aeroklubu — to jeszcze jeden z ważnych elementów zmiany klimatu. Nowy zarząd Aeroklubu Kieleckiego stanowi odbicie zdrowych prądów, jakie wreszcie wzięły górę. Czy warunki te zostaną w pełni i z pożytkiem zdyskontowane pokaże przyszłość, zadecyduje postawa każdego członka organizacji, konkretna działalność. Wysoka frekwencja, rzeczowy ton wszystkich wystąpień oraz treść podjętych uchwał pozwalają tym razem patrzeć z wiarą w przyszłość.

Miłym akcentem było wręczenie dyplomów uznania A. Pierzchale, ZW ZMS Kielce i Zakładom Prestol za okazaną pomoc społeczną dla lotnictwa sportowego.

Z dużym aplauzem zebranych spotkał się wniosek o zgłoszenie do ZG zmiany nazwy Aeroklubu Kieleckiego na Aeroklub Świętokrzyski. Charakterystycznym akcentem klimatu obrad był apel grupy młodych szybowników z okazji 1000-lecia Polski: „każdy szybownik deklaruje się wykonać 1000 km przelotów w sezonie".

W końcowym wystąpieniu przewodniczący obrad A. Pierzchała scharakteryzował podstawowe kierunki działalności społecznej Aeroklubu: szeroka popularyzacja spraw lotnictwa wśród młodzieży, przy aktywnym współudziale organizacji ZMS, ZMW, ZHP i poprzez koła lotnicze, podniesienie sprawności pracy lotniczej Aeroklubu na znacznie wyższy poziom, odpowiadający obecnej bazie technicznej, przy równoczesnym wzroście troski o sprawy socjalne kadry aeroklubowej.

Jak będzie z utrzymaniem wytkniętego kursu i osiągnięciem ambitnych celów — okaże czas praktyki. Zadecyduje o tym każdy z członków Aeroklubu Kieleckiego. Zapowiedź jest obiecująca i zobowiązująca.

Bronisław Arabski

POSIEDZENIE KOMISJI SPADOCHRONOWEJ AEROKLUBU PRL W BIELSKU-BIAŁEJ

KOLEJNE posiedzenie Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL odbyło się 23 maja br. na terenie Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Jak już zapowiadaliśmy w poprzednich numerach naszego tygodnika, tegoroczne Spadochronowe Mistrzostwa Polski przeprowadzone zostaną na lotnisku Aeroklubu Bielsko-Bialskiego w Aleksandrowicach. Obrady Komisji Spadochronowej APRL z wyjątkiem przerwy poświęconej na obiad, odwiedzenie lotniska i przyszłego miejsca zakwaterowania — trwały cały dzień.

Pierwszą część obrad poświęcono omówieniu spraw związanych z XI Spadochronowymi Mistrzostwami Polski i III Spadochronowymi Mistrzostwami Polski Juniorów, które odbędą się od 4 do 11 września br. Zawodnicy przyjeżdżają dwa dni wcześniej, a więc 2 września w celu zapoznania się z terenem lotniska oraz wykonania skoków treningowych.

Patronat nad mistrzostwami Polski objął członek Biura Politycznego i I sekretarz KW PZPR Edward Gierek.

Uczestnikami tegorocznych mistrzostw Polski podobnie jak i w ubiegłym roku będą nadal aktualni członkowie Spadochronowej Kadry Narodowej oraz skoczkowie wyłonieni w tegorocznych Całorocznych Zawodach „Skrzydlatej Polski". Zawody te kończą się 14 sierpnia br. Do tego dnia skoczkowie pragnący brać udział w mistrzostwach Polski muszą rozegrać konkurencje, przewidziane obowiązującym regulaminem Zawodów Całorocznych.

Podczas trwania mistrzostw przewiduje się przeprowadzenie czterech konkurencji; w tym jednej warunkowo, a mianowicie:

- skoki drużynowe z wysokości 1 000 m na celność lądowania przeprowadzone będą wówczas, jeśli zgłosi się co najmniej pięć pełnych drużyn (po trzech skoczków) reprezentujących jeden aeroklub regionalny,
- skoki pojedyńcze z wysokości 1 000 m na celność lądowania,
- skoki pojedyńcze z wysokości 2 000 m (akrobacja spadochronowa),
- skoki pojedyńcze z wysokości 1 500 m na celność lądowania wykonywane będą tylko wtedy, jeśli kierownictwo mistrzostw zadecyduje na miejscu czy konkurencja ta może być rozegrana czy też nie (decyzja ta będzie przede wszystkim uzależniona od warunków atmosferycznych).

Ponadto przewiduje się w dniu zakończenia mistrzostw rozegranie zawodów pucharowych, przy czym na starcie będzie mógł stanąć każdy uczestnik mistrzostw i wykonać po jednym skoku na celność lądowania.

W tym roku nie będzie tak zwanych półfinałów i finałów mistrzostw, jak to tytułem próby przeprowadzono w ubiegłym roku we Wrocławiu.

Do regulaminu wprowadzono dwie poprawki: pierwsza z nich dotyczy wyłaniania mistrzyni Polski. Otóż tytuł mistrzyni Polski będzie wówczas przyznawany, jeśli startować będzie w mistrzostwach co najmniej pięć zawodniczek. Druga poprawka wprowadza warunek określający, kto może reprezentować barwy swojego klubu. Otóż aeroklub regionalny może reprezentować tylko ten skoczek, który był jego członkiem przez co najmniej trzy miesiące przed zakwalifikowaniem się do mistrzostw Polski lub w wyjątkowych przypadkach uzyskał zgodę dwóch zarządów aeroklubów regionalnych (klubu zwalniającego i klubu przyjmującego). Oczywiście zgoda taka musi być podjęta na posiedzeniach zarządów aeroklubów regionalnych i przesłana pisemnie do Wydziału Spadochronowego Aeroklubu PRL. Poprawka ta zapobiega samowolnemu przechodzeniu skoczka na mistrzostwach z jednego klubu do drugiego bez wiedzy zarządu aeroklubu regionalnego. (Jaskrawym tego przykładem był ubiegłoroczny start Jana Kulisia z Częstochowy w barwach innego aeroklubu).

Oprócz zagadnień związanych z organizacją mistrzostw, o której mówił wiceprezes Aeroklubu Bielsko-Bialskiego Stanisław Fedyszyn, członkowie komisji zapoznali się i przedyskutowali sprawy związane z przygotowaniem ekipy na mistrzostwa świata w NRD oraz projektowanym spotkaniem spadochroniarzy z okazji trzydziestolecia polskiego sportu spadochronowego. Obrady zakończono omówieniem działalności sekcji spadochronowej Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Zagadnienie to referował kierownik sekcji instruktor Adolf Byrski.

Zebraniu przewodniczył mgr Jerzy Świątek. Pobyt członków komisji na sesji wyjazdowej został dobrze zorganizowany przez kierownictwo ABB i jednocześnie przyszłego gospodarza mistrzostw Polski. (m)

ODESZLI NA ZAWSZE

W dniu 30. IV. 1966 r. podczas przebazowania dwóch samolotów „Junak-3" z Białegostoku do Jasionki nastąpiło zderzenie tych samolotów nad Rzeszowem. W wyniku katastrofy zginęli: instruktor pilot Leszek Kuciński, instruktor pilot Zdzisław Piekarz oraz mechanik samolotowy Stanisław Miazga.
W Zmarłych Aeroklub Rzeszowski traci ofiarnych pracowników i działaczy.
Cześć Ich pamięci!

AEROKLUB RZESZOWSKI

LESZEK KUCIŃSKI

Urodził się 17.IX.1934 r. Szkolenie szybowcowe rozpoczął w r. 1950. Srebrną odznakę szybowcową uzyskał w 1953 roku, złotą odznakę szybowcową w 1955 r. Trzeci diament do złotej odznaki uzyskał w 1960 r. Był instruktorem szybowcowym I klasy i wylatał na szybowcach 1 600 godzin. Szkolenie samolotowe rozpoczął w 1956 r. Klasę I pilota samolotowego uzyskał w 1958 r. Licencję instruktora samolotowego II klasy w 1963 r. Na samolotach wylatał ponad 600 godzin. Czterokrotnie reprezentował Aeroklub Rzeszowski na Szybowcowych Mistrzostwach Polski. W ciągu 12-letniej pracy instruktorskiej wyszkolił dziesiątki pilotów szybowcowych.

ZDZISŁAW PIEKARZ

Urodził się 15.VIII.1937 r. Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1959 r. Srebrną odznakę szybowcową uzyskał w 1961 r, II klasę pilota szybowcowego w 1963 r. Na szybowcach wylatał 185 godzin. Szkolenie samolotowe rozpoczął w 1959 r, I klasę pilota samolotowego uzyskał w 1961 roku. Licencję instruktora samolotowego II klasy otrzymał w 1963 r. Na samolotach wylatał 720 godzin. Był pracownikiem Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Rzeszowie i społecznym instruktorem samolotowym Aeroklubu Rzeszowskiego. Dwukrotnie reprezentował Aeroklub w Samolotowych Mistrzostwach Polski w Akrobacji. Był jednym z najaktywniejszych pilotów Aeroklubu Rzeszowskiego.

STANISŁAW MIAZGA

Urodził się 17.IX.1936 r. Zawód mechanika lotniczego uzyskał w wojsku. Od 1958 r. po przeniesieniu do rezerwy, pracował jako mechanik lotniczy w Aeroklubie Stalowa Wola. W roku 1960, w wyniku reorganizacji, przeniesiony został służbowo do Aeroklubu Rzeszowskiego, gdzie pracował do dnia wypadku. Posiadał uprawnienia mechanika samolotowego, szybowcowego i wyciągarkowego.

BIAŁYSTOK

WIOSNA tego roku zawitała bardzo wcześnie na Białostocczyźnie. Po raz pierwszy od 10 lat, już 6 kwietnia rozpoczęto pierwsze loty. Dwudziestoosobowa grupa uczniów szkół średnich pod okiem i opieką instr., instr. Wiery Kamińskiej i Janusza Gadomskiego realizuje program szkolenia wstępnego systemem dochodzącym. Młodzi chłopcy ze szkół średnich po zajęciach szkolnych z uwagą i dokładnością przyswajają nawyki pilotażowe za sterem szkolnej „Czapli".

Uczestnicy LPW I stopnia realizują już program kursu lotów za samolotem. Do dnia 6 maja br. piloci sekcji szybowcowej wylatali ponad 60 godz. Piloci sekcji samolotowej rozpoczęli również szkolenie w nowym sezonie.

Od 12 maja br. do 12 czerwca br. na białostockim lotnisku prowadzony jest obóz wyczynowy dla wszystkich pilotów, którzy pragną skompletować diamentową odznakę szybowcową.

*

Tradycyjnym zwyczajem Aeroklub Białostocki ogłosił „Dni otwartego lotniska". W pogodne i ciepłe dni Aeroklub Białostocki zaprasza na lotnisko entuzjastów sportu lotniczego, szczególnie młodzież. Można będzie zobaczyć starty i lądowania szybowców, samolotów oraz oglądać skoki spadochronowe. Instruktorzy — piloci będą udzielać fachowych wyjaśnień i informacji.

W ubiegłych latach w ramach „Dni otwartego lotniska" przybyło na białostockie lotnisko 138 wycieczek, przy czym liczba zwiedzających przekroczyła 16 200 osób. W roku 1962 — 13 wycieczek — 1 700 zwiedzających, odpowiednio: 1963 r. — 27 — 3 200, 1964 r. — 36 — 4 800, 1965 r. — 62 — 6 500.

*

Na kolejnym „Czwartku ZMS" w kawiarni „Związkowa" miało miejsce bardzo miłe spotkanie młodzieży ZMS z oficerem-pilotem rez. Leonem Kłodeckim, który wygłosił ciekawą i interesującą prelekcję, pt. „Lotnictwo wczoraj i dziś". Ponadto L. Kłodecki interesująco opowiadał o swoich przeżyciach i wrażeniach z lotów.

Przy okazji młodzież poznała historię powstania Aeroklubu Białostockiego, którego Leon Kłodecki był jednym ze współorganizatorów oraz wysłuchała informacji o pracy Koła Lotniczego im. Żwirki i Wigury przy Technikum Mechanicznym w Białymstoku. Dodać trzeba, że L. Kłodecki jest dyrektorem tegoż Technikum Mechanicznego i oczywiście opiekuje się kołem młodych entuzjastów lotnictwa.

Tadeusz Korzonek

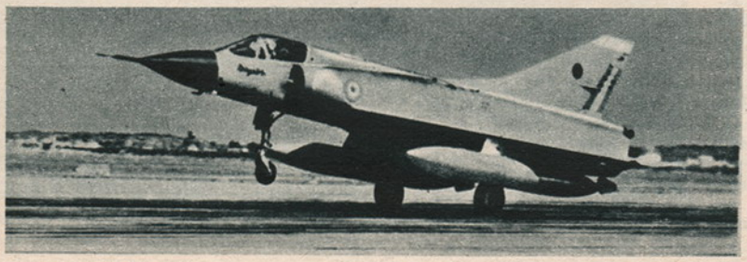
LOTNICTWO TAKTYCZNE PAŃSTW ZACHODNICH

Do grupy lekkich okołodźwiękowych samolotów taktycznych zalicza się Fiat G-91, konstrukcji włoskiej. Na zdjęciu: G-91 ze znakami NRF.

ROZWÓJ współczesnego lotnictwa amerykańskiego i innych państw — uczestników bloków agresywnych — zmierza, między innymi, w kierunku zwiększenia roli lotnictwa przeznaczonego do działań na korzyść wojsk lądowych. Do tego celu może być wykorzystane lotnictwo taktyczne, lotnictwo wojsk lądowych wchodzące w skład związków operacyjnych, a na kierunkach nadmorskich — samoloty szturmowe bazujące na lotniskowcach. Jak podaje prasa amerykańska, rola lotnictwa taktycznego w ostatnich latach znacznie wzrosła.

Specjaliści zachodni tłumaczą to tym, że jednostki rakiet taktycznych nie są w stanie wykonać większości zadań w zakresie wsparcia wojsk lądowych na polu walki i ustępują w tym względzie lotnictwu.

Przedstawiciele państw zachodnich wyrażają pogląd, że jednostki kierowanych pocisków rakietowych przeznaczone do zwalczania celów ruchomych na polu walki, szczególnie podczas bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych, nigdy nie będą w stanie działać tak skutecznie jak samoloty myśliwsko-bombowe (szturmowe), zwłaszcza w czasie działań bojowych bez użycia broni jądrowej. Coraz częściej powtarzane są opinie, że rakiety nie nadają się do ostrzeliwania bardzo ruchliwych i szybko ukazujących się celów. Celność ich nie jest jeszcze taka, aby można było niszczyć te obiekty bez użycia ładunków jądrowych.



„Mirage-IIIc" — to francuski przedstawiciel naddźwiękowych myśliwców taktycznych. Poniżej: Amerykańskie F-104 w czasie ćwiczeń na poligonie w USA.

Większą skuteczność na polu walki samolotów pilotowanych niż rakiet zachodni specjaliści wojskowi tłumaczą tym, że tylko załoga samolotu znajdująca się w powietrzu jest w stanie wykryć cel ruchomy i skutecznie go zaatakować.

Znajdujące się w powietrzu pododdziały lotnicze (grupy samolotów) wspierające działanie wojsk lądowych mogą być szybciej naprowadzone na wykryty cel ruchomy niż pociski rakietowe, które wciąż jeszcze muszą mieć sporo czasu na przygotowanie danych do strzelania. Pilot, w zależności od potrzeb, może wybrać najskuteczniejsze w danej sytuacji środki rażenia (pociski rakietowe, bomby, działka, napalm, broń jądrowa), aby najlepiej wykonać postawione zadanie. I wreszcie, prowadzić skutecznie rozpoznanie zmieniającej się szybko sytuacji na polu walki może tylko załoga samolotu pilotowanego.

Organizacja lotnictwa taktycznego państw zachodnich, jego charakter i zasady użycia odpowiadają całkowicie ich agresywnej polityce.

W 1962 roku w Stanach Zjednoczonych utworzono zgrupowanie uderzeniowe stanowiące ruchomy odwód strategiczny. W skład jego weszły oddziały lotnictwa taktycznego i pododdziały wojsk lądowych, stacjonujące na terenie USA. Jak wynika z oświadczenia dowódcy tego zgrupowania generała Adamsa, na jego barkach spoczywa obowiązek zapewnienia gotowości bojowej jednostek, wykonywania operacji specjalnych, przerzucania wojsk poza granice Stanów Zjednoczonych w dowolny rejon kuli ziemskiej, prowadzenia ćwiczeń celem przeszkolenia oddziałów w zakresie błyskawicznego reagowania i osiągania maksimum skuteczności bojowej.

W myśl planów kół rządzących Stanów Zjednoczonych, oddziały tego zgrupowania są gotowe do działań w dowolnym punkcie kuli ziemskiej, w tej liczbie i w Ameryce Łacińskiej, na Bliskim Wschodzie, w Kongo, w południowych rejonach Sahary i w Azji, gdzie zdaniem przywódców USA, istnieje stałe niebezpieczeństwo „buntów komunistycznych". Jak wiadomo, lotnictwo Stanów Zjednoczonych, gwałcąc wszelkie przepisy prawa międzynarodowego, niejednokrotnie już dokonywało i dokonuje nalotów na terytorium innych państw (w szczególności Demokratycznej Republiki Wietnamu, Konga i innych).

Lotnictwo taktyczne stanowi zasadniczą i najbardziej manewrową siłę zgrupowania uderzeniowego Stanów Zjednoczonych. Czasopismo „Aviation Week" informuje, że lotnictwo to jest obecnie najistotniejszym narzędziem w ręku polityków amerykańskich. „Rok 1964 — pisze dalej wspomniane czasopismo — był dla amerykańskiego lotnictwa taktycznego najbardziej ożywionym rokiem w okresie powojennym i zarazem początkiem nowego okresu, w którym lotnictwo to odgrywać będzie coraz większą rolę". Istotnie, w ciągu 1964 roku trwał dalszy rozwój lotnictwa taktycznego, zwiększano możliwości bojowe sprzętu i okres jego eksploatacji. Utworzono specjalny ośrodek doświadczalny, w którym bada się możliwości zastosowania bojowego samolotów taktycznych, sformowano trzy nowe skrzydła myśliwców taktycznych i jedno skrzydło transportowo-desantowe. Kilka skrzydeł wyposażono w nowe samoloty F-105 i F-4. Wzrosła też liczba ćwiczeń na zamorskich teatrach działań wojennych.

Tak więc dowództwo amerykańskie, zwiększając znacznie zakres działania lotnictwa taktycznego, uczyniło z niego rodzaj wojsk o charakterze wybitnie agresywnym. W ręku dowództwa bloków i państw agresywnych stało się ono jednym z istotniejszych środków realizacji zadań nie tylko taktycznych ale i wojskowo-politycznych, polegających w pierwszym rzędzie na dławieniu ruchów narodowowyzwoleńczych.

Koła rządzące Stanów Zjednoczonych i ich sojusznicy doskonalą lotnictwo taktyczne, celem wykorzystania go zarówno w ogólno-

DOKOŃCZENIE NA STR. 10–11

Silnie uzbrojony samolot amerykański Douglas A4D-5 „Skyhawk", bazujący na lotniskowcach.

DOKOŃCZENIE ZE STR. 9

ciem, bądź też bez użycia, broni jądrowej.

Opublikowane w prasie zachodniej informacje pozwalają na określenie najważniejszych właściwości rozwoju lotnictwa taktycznego. Na czym one polegają?

Lotnictwo taktyczne wyposażone jest przede wszystkim w myśliwce wielozadaniowe, które w siłach powietrznych USA i Anglii znajdują się na uzbrojeniu jednostek myśliwców taktycznych, a w innych państwach — oddziałów myśliwsko-bombowych. Myśliwce te są podstawowym elementem lotnictwa taktycznego i stanowią około 70 procent jego składu. Przeznaczone są one do wywalczenia panowania w powietrzu i wspierania wojsk lądowych, poprzez niszczenie zarówno obiektów naziemnych jak i celów powietrznych.

Myśliwce taktyczne, w oparciu o ich dane techniczne i możliwości zastosowania bojowego, można podzielić umownie na trzy grupy.

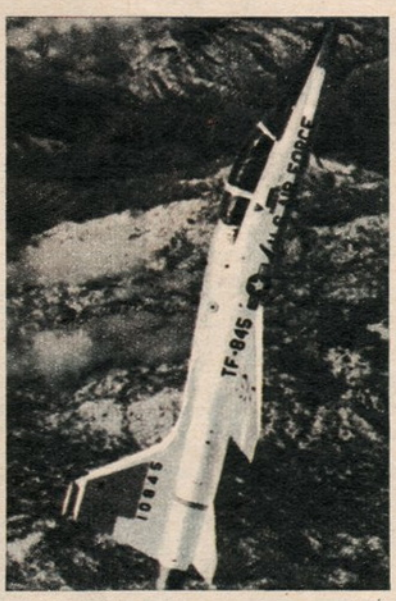
Grupa pierwsza — myśliwce naddźwiękowe F-101, F-104, F-105, F-4, „Mirage-III". Samoloty te osiągają prędkości maksymalne w granicach 1900—2500 km/h, pułap — 15 000—20 000 m i więcej.

Grupa druga — lekkie okołodźwiękowe i naddźwiękowe samoloty G-91 i F-5A, osiągające maksymalne prędkości 1000—1600 km/h i pułap 15 000—17 000 m. Najważniejszą ich właściwością jest to, że mogą działać z lotnisk gruntowych.

Grupa trzecia — przestarzałe poddźwiękowe i okołodźwiękowe samoloty F-84, F-86, F-100, „Mystere", „Super-Mystere", „Hunter". Pierwsze wersje tych maszyn zostały wyprodukowane jeszcze w latach 1947—1954, a ich kolejne modyfikacje pod względem właściwości bojowych mało różnią się od swych poprzedniczek. Samoloty te osiągają maksymalne prędkości w granicach 950—1400 km/h, pułap 13 000—16 000 m.

Ponadto w lotnictwie taktycznym używanym do dławienia ruchów narodowowyzwoleńczych (zwłaszcza w Wietnamie) wykorzystywane są na szeroką skalę lekkie samoloty

LOTNICTWO TAK
PAŃSTW ZACHO



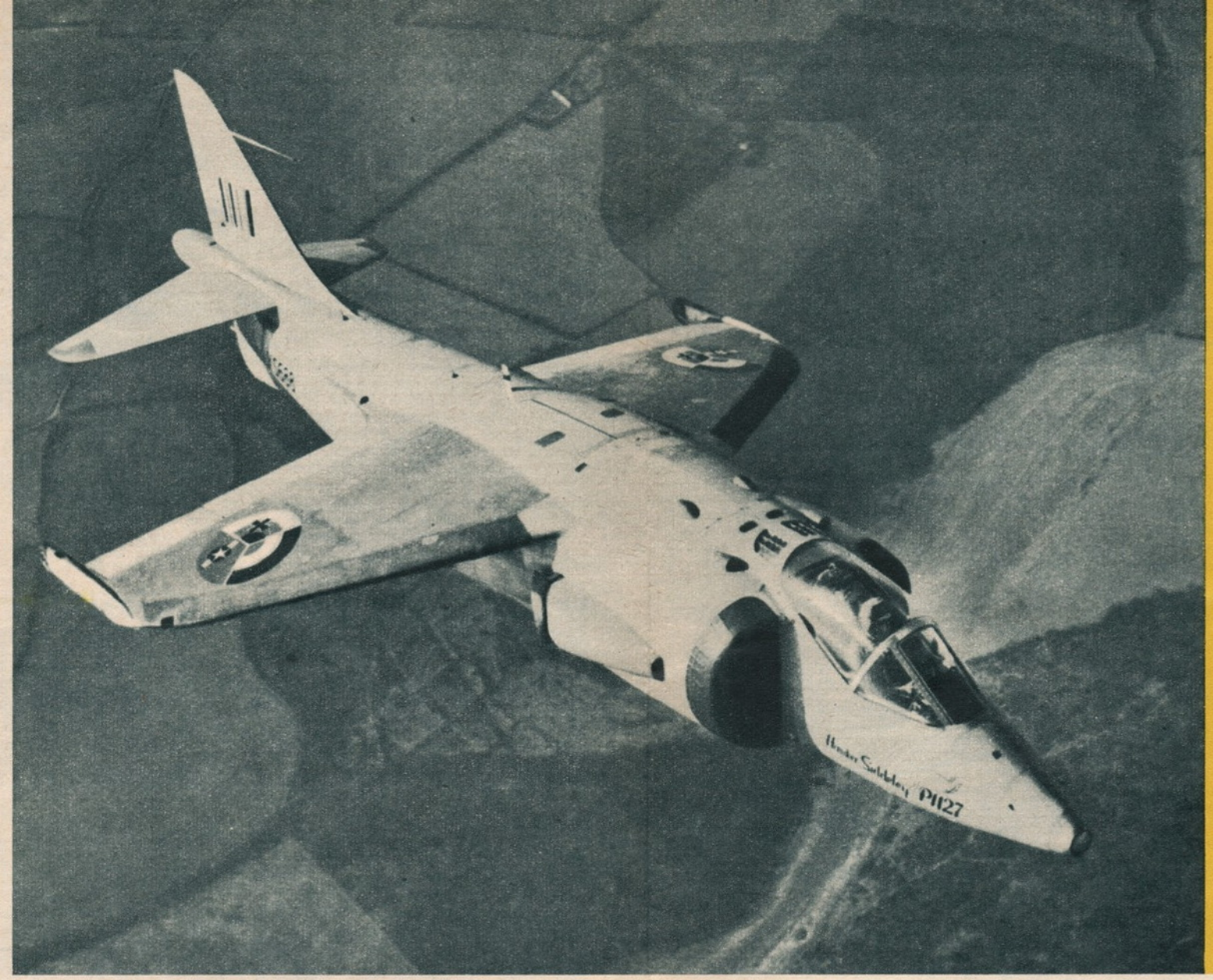
Lekki samolot szkolno-treningowy Northrop T-38A „Talon", używany w walkach w Wietnamie.

szkolno-treningowe: T-6, T-37, T-38, oraz przestarzałe samoloty tłokowe: B-26, A-1E, F-8F i inne. Prasa podkreśla, że użycie tych samolotów jest możliwie dzięki temu, że partyzanci nie posiadają własnego lotnictwa ani środków obrony przeciwlotniczej.

Jak wiadomo, państwa — uczestnicy NATO — przywiązują dużą wagę do standaryzacji uzbrojenia, w tej liczbie również i sprzętu lotniczego. Jednakże, jak dotychczas, dążenia te nie znajdują odzwierciedlenia w parku samolotowym.

Spośród znajdujących się na uzbrojeniu myśliwców taktycznych tylko G-91 skonstruowany został w wyniku konkursu ogłoszonego przez NATO w 1954 roku. Ale ze wszystkich państw NATO tylko NRF, Włochy i Grecja zamówiły około 450 tych samolotów. 150 maszyn tego typu wyprodukowała włoska wytwórnia „Fiat", a 300 sztuk NRF — na podstawie licencji.

W ostatnich latach dowództwo NATO ogłosiło szereg konkursów na opracowanie ujednoliconych kon-



Angielski myśliwiec taktyczny pionowego startu Hawker Siddeley „Kestrel", ze wspólnymi znakami Anglii, USA i NRF.

TYCZNE ODNICH

strukcji samolotów dla wszystkich rodzajów lotnictwa, w szczególności na zbudowanie myśliwca taktycznego, samolotu transportowego pionowego startu i innych. W praktyce, podczas unifikacji poszczególnych typów sprzętu lotniczego, najwięcej do powiedzenia mają Stany Zjednoczone. Samoloty amerykańskie znajdują się bowiem na uzbrojeniu wszystkich państw — uczestników bloków agresywnych, a wiele z nich (NRF, Włochy, Holandia, Belgia i Kanada) produkuje sprzęt lotniczy na podstawie licencji USA. Ostatnio również i Anglia zakupuje samoloty w Stanach Zjednoczonych (F-4, F-111, C-130) działając tym samym na szkodę własnego przemysłu lotniczego.

Prasa zachodnia podaje, że w państwach kapitalistycznych najbardziej rozpowszechnione są myśliwce taktyczne F-104G, F-105 oraz przestarzałe F-84, F-86 i F-100. Do najbardziej perspektywicznych zalicza się F-105 i F-4. Samoloty F-105 i F-4, jak dotychczas, znajdują się tylko na uzbrojeniu lotnictwa amerykańskiego, pozostałe natomiast posiadają siły powietrzne większości państw — uczestników NATO, SEATO i CENTO.

Wymagania stawiane współczesnemu samolotowi taktycznemu są bardzo duże i różnorodne. Powinien on sprostać tym wszystkim zadaniom jakie wykonuje bombowiec taktyczny, samolot myśliwsko-bombowy, myśliwiec przechwytujący i samolot rozpoznawczy. Możliwość wykorzystania samolotów do niszczenia celów zarówno na ziemi jak i w powietrzu osiąga się dzięki zastosowaniu kompleksowych elektronicznych systemów kierowania ogniem (w jakie wyposażone są samoloty F-104 G, F-105 D, F-4 i F-4 A). Systemy te służą również do nawigacji. Najważniejszą częścią składową tych systemów jest uniwersalny (kompleksowy) celownik radiolokacyjny. Składa się on ze stacji radiolokacyjnej i przelicznika kierowania ogniem. Przy pomocy tego celownika można prowadzić obserwację powierzchni ziemi (w celu bombardowania i nawigacji) oraz obserwację przestrzeni powietrznej (w celu przechwytywania obiektów powietrznych). Bombardierskie urządzenie liczące umożliwia wykonywanie bombardowania w locie poziomym, nurkowym, koszącym i wznoszącym.

Z doniesień prasy zachodniej wynika, że celownikiem tym może skutecznie posługiwać się tylko pilot o bardzo wysokich kwalifikacjach. Aby (wykorzystując wskaźnik radiolokatora) pilotować samolot z prędkością zbliżoną do prędkości dźwięku na małej wysokości w trudnych warunkach atmosferycznych — trzeba koniecznie przeprowadzić uprzednio solidny trening i bardzo starannie przygotować się do lotu. Dlatego ostatnio dużo uwagi poświęca się szkoleniu pilotów — operatorów na specjalnych samolotach szkolno-treningowych (na przykład F-105 F i T-39).

Pozostałe myśliwce taktyczne państw kapitalistycznych nie posiadają tak uniwersalnych systemów elektronicznych i środków celowniczych do bombardowania w trudnych warunkach atmosferycznych i nocą. Na ich wyposażeniu znajdują się dalmierze radiolokacyjne, które pozwalają na wprowadzenie do celowników optycznych celów powietrznych odległych 1,6—3,0 km.

Arsenał środków rażenia, wykorzystywanych przez myśliwce taktyczne, jest bardzo różnorodny: taktyczne bomby atomowe, pociski kierowane klasy powietrze — powietrze i powietrze — ziemia, 20 mm działka sześciolufowe, zwykłe działka 20—30 mm, niekierowane pociski rakietowe, bomby burzące, odłamkowe, zapalające i bomby napalmowe. Na niektórych samolotach zamontowane są jeszcze karabiny maszynowe.

Dowództwo lotnictwa taktycznego nosi się z zamiarem wprowadzenia na uzbrojenie podległych jednostek szybkich samolotów typu F-4. Z informacji ukazujących się w prasie zachodniej wynika, że Amerykanie planują wyprodukowanie około 1500 tych maszyn. Oprócz USA, 140 samolotów F-4 zamówiła Anglia, która ma zamiar wprowadzić je w miejsce myśliwców „Hunter" i „Scimitar". W związku z tym zrezygnowała ona z dalszych prac nad naddźwiękowym samolotem pionowego startu P-1154. W Stanach Zjednoczonych kontynuowane są prace nad przygotowaniem produkcji seryjnej nowych myśliwców taktycznych F-111. Budowę tego samolotu, zgodnie z decyzją władz, uznano za „priorytetową". Planuje się wyprodukowanie około 1 500 tego typu maszyn dla sił powietrznych i lotnictwa marynarki wojennej. Również Anglia zakupiła pewną liczbę samolotów F-111, aby zastąpić nimi bombowce taktyczne własnej produkcji. Fakt zrezygnowania Anglii z budowy własnych samolotów P-1154 i TSR-2 świadczy o dalszym osłabieniu pozycji angielskiego przemysłu lotniczego, uzależniającego się coraz bardziej od amerykańskich monopoli lotniczych.

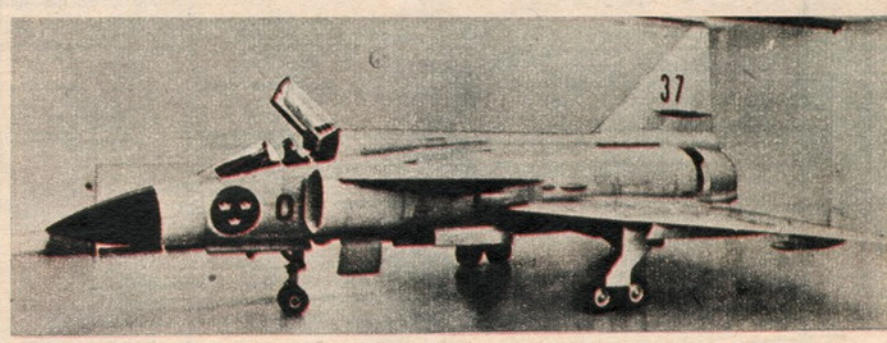
Jednakże ostatnio specjaliści wojskowi, zwłaszcza przedstawiciele dowództw wojsk lądowych USA i Anglii, wyrażają wątpliwość czy samoloty F-4 i F-111 będą w stanie sprostać wszystkim podstawowym zadaniom stojącym przed lotnictwem taktycznym, w szczególności w zakresie bezpośredniego wsparcia wojsk na polu walki. Wyrażają oni pogląd, że szybkie samoloty odrzutowe podczas bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych są mało skuteczne (podkreślając przy tym, że potwierdzają to doświadczenia z walk w Korei i Wietnamie).

W kołach wojskowych Zachodu istnieje opinia, że lotnictwu taktycznemu potrzebny jest również lekki samolot krótkiego (pionowego) startu o prędkości nie przekraczającej prędkości dźwięku, wysokich właściwościach manewrowych, który mógłby zabierać różne środki rażenia, przebywać dłuższy czas nad rejonem działań bojowych i nadawałby się do lotów na bardzo małych wysokościach z maksymalną prędkością. Obecnie kilka tego typu samolotów znajduje się w budowie (OV-10, G-95 i inne).

Istnieje pogląd, że samoloty rozpoznania taktycznego pod względem rozwoju nie powinny ustępować myśliwcom przechwytującym. Dlatego, z reguły, jednocześnie z samolotem bojowym buduje się jego wersję rozpoznawczą. Ostatnio na uzbrojenie jednostek rozpoznawczych lotnictwa taktycznego USA zaczęto wprowadzać samolot rozpoznawczy RF-4, zbudowany na bazie F-4.

Aktualny rozwój prawie wszystkich aparatów latających zmierza wyraźnie do uniezależnienia się od lotnisk stałych, bardzo wrażliwych na ataki nieprzyjaciela w każdej wojnie. Jak informuje czasopismo „Flight", przeprowadzone w związku z tym w wielu krajach próby potwierdziły możliwość działania myśliwców naddźwiękowych, samolotów rozpoznawczych oraz transportowych samolotów przyszłości z pastwisk i polan leśnych. Dla osiągnięcia tego celu prowadzone są prace w zakresie budowy samolotów krótkiego i pionowego startu. Wiele problemów z tej dziedziny rozwiązano już teoretycznie i praktycznie. Tak, na przykład, Anglia USA i NRF prowadzą obecnie wspólnie próby wojskowe z angielskim samolotem P-1127. Wytwórnia amerykańska zakupiła już dokumentację licencyjną tego samolotu. We Francji zbudowano doświadczalny myśliwiec bojowy „Mirage-3V" o prędkości M = 2. Prowadzone są też prace nad trzema projektami samolotów pionowego startu we Włoszech (G-95) i w NRF (F-1262 i VJ-101). Jak podaje prasa zachodnia, wprowadzenie tych samolotów na uzbrojenie w skali masowej spowoduje „przewrót w lotnictwie taktycznym".

(LH)



Szwedzkim przedstawicielem w grupie samolotów taktycznych jest SAAB-37 „Viggen", znajdujący się jeszcze w budowie.

Z prawej: Formacja amerykańskich myśliwców naddźwiękowych F-101 „Voodo" w locie ćwiczebnym.

SPORT SPADOCHRONOWY

● **Spadochroniarze** bułgarscy ustanowili ostatnio szereg rekordów krajowych. W skoku na celność lądowania z wysokości 600 m T. Popow (Sofia) osiągnął wynik 0,76 m od środka koła. W skoku z 2 000 m R. Niedielczew uzyskał doskonały rezultat 0,15 m od środka koła. M. Milenowa w skoku z 600 m uzyskała odległość 3,01 m, zaś z wysokości 2 000 m — 2,95 m. Grupa 4-osobowa w skoku z 1 000 m osiągnęła średni wynik 0,87 m odległości od środka koła. Inna grupa, 3-osobowa, w skoku z 600 m uzyskała wynik 1,36 m, który następnie poprawiony został przez następną grupę 3-osobową do 0,76 m. I wreszcie 3-osobowa grupa kobieca w skoku z 600 m uzyskała średnią odległość 2,07 m od środka koła. Wynik ten jest lepszy od rekordu międzynarodowego o 2,41 m, należącego do spadochroniarek NRD.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Jak** donoszą źródła francuskie, Amerykanie przeprowadzają próby użycia do walki w Wietnamie zmodyfikowanych w zakładach Bella „poduszkowców" angielskich „Hovercraft".

● **Dwa** zachodnioniemieckie myśliwce F-104 „Starfighter" zderzyły się w powietrzu.

● **Bońska** Luftwaffe przeniosła z miejscowości francuskiej Aix-la-Chapelle do Fort Bliss w USA swoją szkołę dla personelu obsługującego broń rakietową.

SPORT SAMOLOTOWY

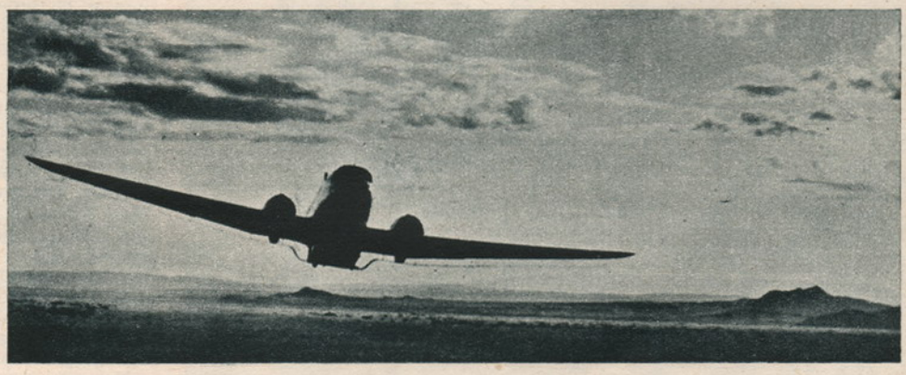
● **Pierwsze** w br. zawody samolotowe w Jugosławii odbyły się na lotnisku Lucko koło Zagrzebia. Były to zawody „O puchar Fizira" (Rudolf Fizir był jednym z pionierów jugosłowiańskiego lotnictwa). Organizatorem imprezy był Lotniczy Związek Chorwacji. Na starcie stanęli piloci z aeroklubów w Belgradzie, Borovie, Osijeku, Ljubljanie, Ptuj, Breganie, Varaždinie, Zagrzebiu oraz z linii lotniczych „Pan-Adria" i eskadra oficerów rezerwy z Zagrzebia. Zadania konkurencji wykonywano na trasie Ludbreg — Zagrzeb (próby pilotażowe i nawigacyjne). Pierwsze miejsce zajął Marijan Knivald z aeroklubu w Zagrzebiu — 379,2 pkt. (na 400 możliwych), drugie — Zlatko Kurjaković z „Pan-Adrii" — 359,4 pkt., trzecie — Svetozar Trifunović — 349,1 pkt.

POLONICA

● **Węgierski** miesięcznik lotniczy „Repüles" zamieścił całostronicowy artykuł pt. „Kraków — Warszawa — Gdańsk", pióra dra Istvana Kallay. Artykuł traktuje o rozwoju sportu lotniczego w trzech wymienionych w tytule miastach polskich.

● **Nakładem** Niemieckiego Wydawnictwa Wojskowego (Deutscher Militärverlag, Berlin, NRD) ukazała się w przekładzie na język niemiecki książka pt. „Kamikaze", pióra znanego polskiego pisarza lotniczego Bohdana Arcta. Książka liczy 284 strony i kosztuje 7,30 marek.

● **Z wielkim** uznaniem w oczach francuskiego sprawozdawcy czasopisma „Air et Cosmos" spotkała się polska „Wilga" eksponowana na targach w Hanowerze (NRF). Pisze on, iż dobrze by było, gdyby Francuzi zakupili w Polsce partię „Wilg" dla centrów lotniczych i aeroklubów. Artykuł w „Air et Cosmos" zilustrowany jest m. in. dobrym zdjęciem „Wilgi". Jak widać, rzeczywiście wyjątkowe własności lotne „Wilgi" zaczynają zyskiwać sobie coraz większe wzięcie w Europie.



30-LECIE SAMOLOTU DC-3

Sławny typ samolotu DC-3 obchodził niedawno rzadko spotykaną rocznicę: 30-lecie nieprzerwanej służby w lotnictwie. Pierwszy start DC-3 odbył się 17 grudnia 1935 roku, a już następnego roku samoloty tego typu weszły do służby na trasach American Airlines, kursując między Los Angeles i Nowym Jorkiem. Parę zdjęć obok pokazuje DC-3 jako maszynę do zadań rolniczych, podczas akcji na zachodzie USA.

LOTNISKO — OLBRZYM

O wielkości podparyskiego portu lotniczego Orly daje pojęcie zamieszczone poniżej zdjęcie. Widać na nim jednoczesną odprawę jedenastu samolotów, w większości maszyn dalekodystansowych. Na pierwszym planie — dwa samoloty japońskich linii lotniczych JAL. Uwagę zwraca również wysoka wieża kontroli.

MISTRZOSTWA SZYBOWCOWE NOWEJ ZELANDII

TRZECIE mistrzostwa szybowcowe Nowej Zelandii odbyły się w początku stycznia br. w miejscowości McKenzie — Omarama. W zawodach wzięło udział 18 szybowców, głównie następujących typów — „Skylark-4" (cztery sztuki), Ka-6 (trzy), K-7 (dwa) i różne odmiany „Darta" (cztery). W ciągu ośmiu dni trwania zawodów rozegrano pięć konkurencji. Warunki pogodowe charakteryzowały dość silne wznoszenia falowe i bardzo słabe termiczne. Wyniki punktowano według nowego regulaminu.

8 stycznia br. odbyła się pierwsza konkurencja. Wyznaczono na nią dwukrotny przelot po trasie trójkąta 74,5 km. Warunki termiczne zapowiadały się dobrze. Wyż ściągał znad Morza Tasmańskiego liczne chmury kłębiaste. W powietrzu okazało się, że wznoszeń silnych nie było. Najlepszy wynik osiągnął Gerald Westenra na „Skylarku 4", który pokonał trasę w 2 godz. 13 min. i zdobył 1 279 pkt. Drugi, z czasem 2 godz. 29 min., był Peter Heginbotham na Ka-6 — 978 pkt. Jako ciekawostkę warto dodać, że Heginbotham był jedynym pilotem, który wykorzystał na trasie wznoszenie w chmurze. Przed dolotem uzyskał wysokość blisko 3 000 m. Na wejście w chmurę należało przez radio uzyskać zgodę służby ruchu.

Na drugą konkurencję wyznaczono w dniu 10 stycznia br. przelot prędkościowy po trójkącie długości 124 km. Warunki były skomplikowane, górą wiał bardzo silny wiatr, dochodzący na wysokości 10 000 m do 200 km/h. Zwycięzca Gordon Hookings pokonał na „Skylarku 4" trasę w dwie godziny i cztery minuty. Na dwóch bokach wykorzystał falę, lecąc na wysokości rzędu 3 000 m. Uzyskał on 1 176 pkt. Drugi był G. Westenra — 875 pkt., a trzeci — P. Heginbotham — 699 pkt. Wykorzystywali oni tylko wznoszenia termiczne, lecieli ściśle po trasie.

Nazajutrz przechodził front chłodny i występowały oznaki fali. Te warunki skłoniły organizatorów do zaproponowania pilotom przelotu odległościowego, do wyznaczonego przez siebie celu. Najbardziej odległy cel — 492,5 km do miejscowości Picton — wyznaczył sobie Errol Carr latający na „Dart 15". Cel osiągnął, zdobywając ostatni diament, rekord Nowej Zelandii i wygrywając konkurencję. Uzyskał 1 176 pkt. Ośmiu szybowników pokonało dystanse ponad 300 km. Drugi w klasyfikacji był K. Wakeman na Ka-6, który przeleciał 474,5 km i otrzymał 875 pkt. Rekordzista Carr spędził w samochodzie równo 33 godziny w drodze powrotnej z przelotu.

Nikt z zawodników nie wykonał czwartego zadania (dnia 13. I.), które przewidywało przelot docelowo-powrotny do Lake Tekapo Hotel długości 134 km. Sklasyfikowano tylko pięciu pilotów. Zwyciężył P. Heginbotham, który przeleciał aż... 37 km. Otrzymał on 778 pkt. Drugi był E. Williamson — 477 pkt., a trzeci — I. Evans — 185 pkt.

Ta przypadkowa konkurencja zadecydowała o ostatecznym rezultacie mistrzostwa. W dniu 15 stycznia br. wyznaczono wprawdzie piątą konkurencję — dwukrotny przelot po trasie trójkąta 62 km, ale warunki były tak słabe, że nikt nie oderwał się od lotniska. Triumfatorem więc III Mistrzostw Szybowcowych Nowej Zelandii w klasie otwartej i standard został Peter Heginbotham na szybowcu K-6.

Wodopianow o arktycznych lotach Nagórskiego

WYDANY na 1 maja br. numer znanego radzieckiego miesięcznika lotniczego „Graždanskaja Awiacja" (pismo ministerstwa Lotnictwa Cywilnego ZSRR) wyróżnia się starannym doborem interesującego materiału, informującego czytelnika o codziennym życiu radzieckiego lotnictwa cywilnego, o planach jego rozwoju jak również przypominającego pełne chwały czyny lotników rosyjskich i radzieckich, dokonujących heroicznych przelotów nad Arktyką.

Właśnie ten temat, nie umniejszając nic wartości innych bogatych treścią i formą graficzną materiałów o charakterze ogólnolotniczym, technicznym i eksploatacyjnym, jest niezwykle ciekawy dla polskiego czytelnika. Oto mianowicie, w dziale zatytułowanym „Na kartkach nowej książki", redakcja publikuje wybrane fragmenty przygotowanej do druku książki pt. „Druzja w niebie" (Powietrzni przyjaciele), napisanej przez sławnego radzieckiego lotnika polarnego, Bohatera ZSRR — Michała Wodopianowa.

Wodopianow, opisując pionierskie loty nad północnymi i północno-wschodnimi rejonami Związku Radzieckiego, a potem swe — zakończone powodzeniem — lądowanie na ANT-6 w rejonie Bieguna Północnego w roku 1937, cofa się pamięcią do tragicznej wyprawy biegunowej Siedowa z roku 1912. Siedow, jak wiadomo, zginął wraz ze swymi towarzyszami w lodach Arktyki. Z nazwiskiem Siedowa związany jest pierwszy w świecie lot na samolocie za Krąg Polarny. Dokonał go w r. 1914, w ramach akcji mającej na celu niesienie pomocy ekspedycji Siedowa, nasz sławny rodak, podówczas lotnik rosyjskiej floty Jan Nagórski.

Wodopianow szczegółowo opisuje przygotowania Nagórskiego do lotów w głąb Arktyki i sam ich przebieg. Z najwyższym uznaniem wyraża się o niezwykłej odwadze Polaka, graniczącej z pogardą śmierci, o jego wspaniałych umiejętnościach pilotażu oraz — co nie było dotąd znane — jego projektach przelotu przez Biegun Północny do Ameryki, przy wykorzystaniu szeregu naziemnych baz zaopatrzeniowych.

Autor książki opisuje dalsze niezwykłe losy Nagórskiego, wskazuje na omyłkowe dane „Wielkiej Radzieckiej Encyklopedii" stwierdzającej iż Nagórski zginął w r. 1917, prostuje brzmienie jego imienia — nie Iwan lecz Jan, a następnie opisuje pierwsze loty akrobacyjne Polaka, które wykonał on wraz ze swym uczniem, sławnym później twórcą pętli — Niestierowem w gatczyńskiej szkole lotniczej.

Wodopianow, podkreślając ogromne znaczenie arktycznych lotów Nagórskiego, stwierdza, iż dopiero w 10 lat po nich radziecki lotnik Borys Czuchnowski wykonał następne loty zwiadowcze nad lodami Arktyki.

Fragmenty książki Wodopianowa, zamieszczone w „Graždanskoj Awiacji", czyta się dosłownie z zapartym tchem. A w ogóle książkę tę, gdy się tylko ukaże, należałoby jak najszybciej przełożyć na język polski i udostępnić naszemu czytelnikowi. Powodzenie — murowane.

Tekst Wodopianowa okraszony jest oryginalnymi zdjęciami lotników polarnych i samolotów, na których dokonywali oni swych odważnych lotów.

(z)

Niżej: Samolot ANT-6, na którym Wodopianow latał nad Arktyką.

Nieterminowe „Bliźnięta"

Rakieta „Atlas-Agena", której nieudany start w dniu 17 maja spowodował odroczenie na trzy tygodnie startu kolejnego statku kosmicznego „Gemini-9", spadła do Oceanu Atlantyckiego w odległości 250 km na wschód od Przylądka Kennedy'ego, w niespełna kilka minut po starcie.

Trudny egzamin zdrowotny psów-kosmonautów

22-dniowy pobyt w przestrzeni pozaziemskiej spowodował u psów „Węgiełka" i „Wiaterka" zmiany funkcjonalne, które narastały przez pewien czas po powrocie zwierząt na Ziemię, ale potem stopniowo zanikały.

Oba psy po wylądowaniu poruszały się niepewnie. Stan taki utrzymywał się przez 8 — 10 dni. W ciągu pierwszego dnia po powrocie stwierdzono zwiększoną zawartość wapna we krwi i w moczu psów.

W czasie lotu zwierzęta traciły na wadze, chociaż jak wykazały badania, racje pokarmowe, które otrzymywały, były wystarczające. Uczeni sądzą, że na utratę wagi złożyło się w zasadzie zmniejszenie masy mięśni i pewne odwodnienie organizmu. Po powrocie wzrosło u psów tętno. Układ krążenia zaczął pracować normalnie czwartego — piątego dnia pobytu na ziemi. Na trzeci, czwarty i piąty dzień nastąpiły pewne zmiany we krwi. M. in. wzrosła liczba białych ciałek.

Uczeni radzieccy podkreślają, że dane uzyskane w eksperymencie ze zwierzętami należy odnosić do człowieka z wielką ostrożnością. Jednakże ich zdaniem muszą istnieć pewne ogólne prawidłowości.

Opinia NASA

Dyrektor NASA J. Webb oświadczył w senackiej komisji zajmującej się problemami wykorzystania przestrzeni kosmicznej, że Zw. Radziecki wyprzedza St. Zjednoczone w tej dziedzinie o jakieś dwa lata. Zdaniem Webba, budżet NASA na rok finansowy 1966/67 wynoszący ok. 5 mld dol. nie pozwoli na zlikwidowanie tego opóźnienia.

Dyrektor NASA uważa, że Zw. Radziecki już wkrótce będzie mógł przedsięwziąć podbój Księżyca.

„Mołnia-1" przesyła obrazy planety Ziemia

Radziecki satelita telekomunikacyjny „Mołnia-1" przesłał 18 maja obrazy telewizyjne pokazujące glob ziemski z wysokości ok. 40 tys. km.

Niezwykły reportaż telewizyjny trwał 20 min. i rozpoczął się o godz. 10.21 czasu warszawskiego, w chwili gdy „Mołnia-1" biegła po najwyższym odcinku swej orbity, niemal 40 tys. km nad powierzchnią Ziemi. Apogeum orbity „Mołni-1" wynosi dokładnie 39 500 km.

Z wysokości ok. 40 tys. km widoczna średnica Ziemi jest w przybliżeniu 40 razy większa od widocznej z Ziemi średnicy Księżyca. Kamera umieszczona w „Mołni-1" mogła objąć praktycznie biorąc połowę globu, aczkolwiek część półkuli była niewidoczna, gdyż nie oświetlało jej Słońce.

Korespondent TASS tak opisuje swe wrażenia: „Na ekranie było widać oświetloną przez Słońce część Ziemi, zwróconą do obiektywu „Mołni-1" biegunem północnym. Rozpoznaliśmy linię brzegową Morza Arktycznego. W prawym górnym rogu majaczyło coś, co przypominało kontynent afrykański z otaczającymi go oceanami.

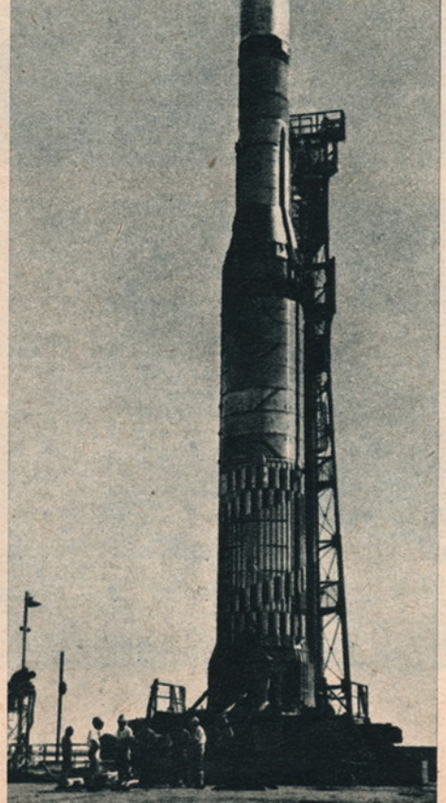
Potem włączono obiektyw, który obejmuje w przybliżeniu tylko połowę tarczy planety. Znacznie wyraźniejsze stały się zarysy różnych szczegółów rzeźby powierzchni. Widać było Morze Kaspijskie i Czarne".

W czasie seansu automatycznie zmieniały się w kamerze obiektywy i filtry, co pozwoliło uzyskać obrazy Ziemi w różnej skali i przy różnym oświetleniu.

„Europa" w Australii

24 maja wystartowała z Woomera po raz pierwszy rakieta „Europa" (na zdjęciu niżej) do lotu próbnego. Chodziło o sprawdzenie działania rakiety nośnej, w której stopnie drugi i trzeci były makietami jeszcze nie gotowych członów. Na zdjęciu poniżej — kompletna rakieta na starcie w australijskiej bazie. Przypomnieć warto, że w budowie „Europy" uczestniczą następujące państwa: Wielka Brytania z udziałem 38,7%, Francja — 23,93%, NRF — 22,01%, Italia — 9,78%, Belgia — 2,85% i Holandia 2,64%.

Stopień pierwszy „Europy" tworzy rakieta „Blue Streak" o ciągu 136 Ton, wysokości 18,40 m i średnicy 3,05 m.



KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **Zakończona** została w pobliżu Skopje budowa nowego portu lotniczego klasy międzynarodowej. Długość pasa startowego wynosi 2,5 km, szerokość 60 m. Prowadzone są rozmowy w sprawie uruchomienia w br. linii Skopje — Amsterdam oraz Skopie — Sofia. Port w Skopje jest szóstym międzynarodowym portem lotniczym w Jugosławii.

● **W roku** bieżącym tylko na liniach krajowych ZSRR samoloty „Aeroflotu" mają przewieźć ponad 48 mln pasażerów, tj. o 6 mln więcej niż w r. 1965. W letnim rozkładzie lotów uruchomionych będzie 50 nowych tras, które obsługiwane będą przez szybkie samoloty odrzutowe i turbośmigłowe.

● **Brytyjskie** linie BOAC oddały do użytku nowy szlak Londyn — Meksyk, obsługiwany przez odrzutowce Boeing—707.

● **IATA** ustaliła w grudniu ub. r. sumę 50 tys. dolarów jako granicę odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za jednego pasażera w przelotach do i ze Stanów Zjednoczonych. Ponieważ jednak senat USA uznał tę sumę za zbyt niską, przedstawiciele Stanów Zjednoczonych zawiadomili IATA, że zamierzają wypowiedzieć Konwencję Warszawską od 15 maja br. Aby nie dopuścić do tej ewentualności, przedstawiciele 31 linii lotniczych należących do IATA zgodzili się ostatnio na podwyższenie granicy odpowiedzialności do zaproponowanej przez USA sumy 75 tys. dolarów.

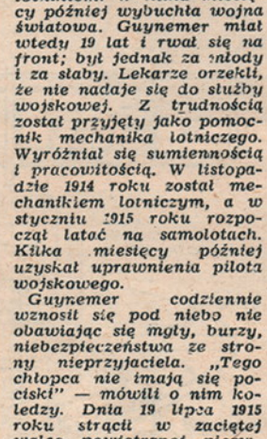
● **Trwają** rozmowy między Francją i ChRL w sprawie uruchomienia przez „Air France" linii lotniczej Paryż — Szanghaj. Nie wiadomo jednak, którędy będzie przebiegać trasa nowego szlaku; Japonia nie zgodziła się, aby trasa łącząca Francję z ChRL przebiegała przez Tokio.

● **W roku ub.** eksportowano łącznie z W. Brytanii sprzęt lotniczy za około 140 mln funtów, czyli o 55 proc. więcej niż w r. 1964. Eksportowano w większym stopniu kompletne samoloty, głównie VC—10, BAC—111, HS—121 i HS—125. Przewiduje się, że w br. łączny brytyjski eksport lotniczy osiągnie poziom 200 mln funtów.

SŁAWNI LOTNICY

As myśliwski lotnictwa francuskiego pierwszej wojny światowej, Georges Guynemer urodził się w grudniu w Paryżu. W dniu ukończenia szkoły średniej, na pytanie rodziców, jaki zawód sobie obierze, odpowiedział: będę lotnikiem. W kilka miesięcy później wybuchła wojna światowa. Guynemer miał wtedy 19 lat i rwał się na front; był jednak za młody i za słaby. Lekarze orzekli, że nie nadaje się do służby wojskowej. Z trudnością został przyjęty jako pomocnik mechanika lotniczego. Wyróżniał się sumiennością i pracowitością. W listopadzie 1914 roku został mechanikiem lotniczym, a w styczniu 1915 roku rozpoczął latać na samolotach. Kilka miesięcy później uzyskał uprawnienia pilota wojskowego.

Guynemer codziennie wznosił się pod niebo nie obawiając się mgły, burzy, niebezpieczeństwa ze strony nieprzyjaciela. „Tego chłopca nie imają się pociski" — mówili o nim koledzy. Dnia 19 lipca 1915 roku stoczył w zaciętej walce powietrznej pierwszy samolot niemiecki. Otrzymał za to rangę kapra-



Georges Guynemer

la, wojskową publiczną pochwałę i medal zasługi. W 1916 roku uczestniczył w bitwach powietrznych nad Verdun i nad Sommą.

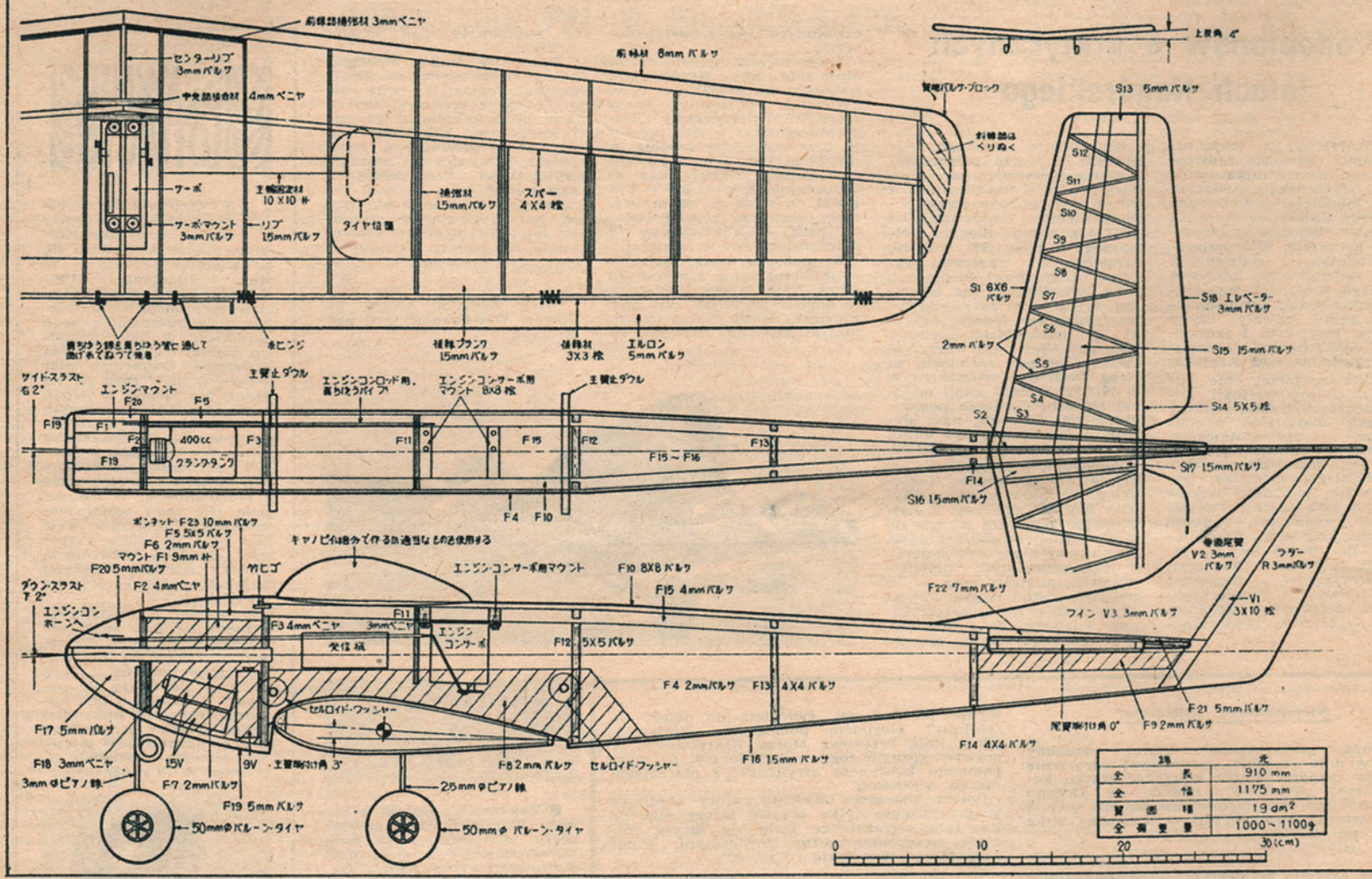
W dniu pełnoletności, a więc 21 lat, uzyskał za swe czyny bohaterskie najwyższe odznaczenie wojskowe. Walczył sam jeden przeciwko pięciu samolotom niemieckim i trzy z nich strącił. Żołnierze śpiewali o nim pieśni: „Zginie, kto spojrzy w jego oczy". Dostępuje najwyższych zaszczytów, pisze o nim prasa, poczta codziennie dostarcza mu listy i kwiaty z całego kraju. Jest na ustach całej Francji.

Dnia 11 września 1917 roku poleciał na spotkanie wroga i przepadł bez wieści. Nie natrafiono na jego ślad. Według strony niemieckiej Guynemera zestrzelił por. Wisseman. W niecałe trzy tygodnie później, 30 września, Wissemana strącił as lotnictwa francuskiego René Fonck.

Guynemer, as asów, zginął mając 23 lata. Był kapitanem. Odniósł 53 zwycięstwa powietrzne. Wymieniono go 26 razy w rozkazach dziennych. Ogółem wylatał 755 godzin na samolotach. Był kawalerem Legii Honorowej. Wzniesiono mu wiele pomników. Tablica z jego nazwiskiem znajduje się w Panteonie.

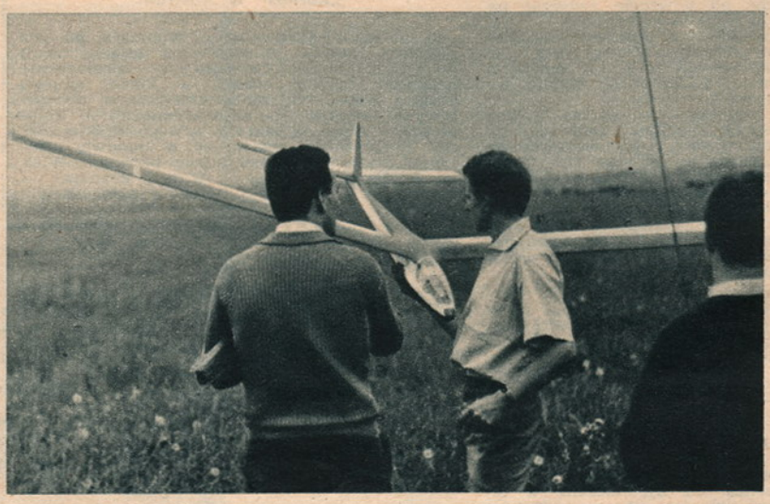
(m)

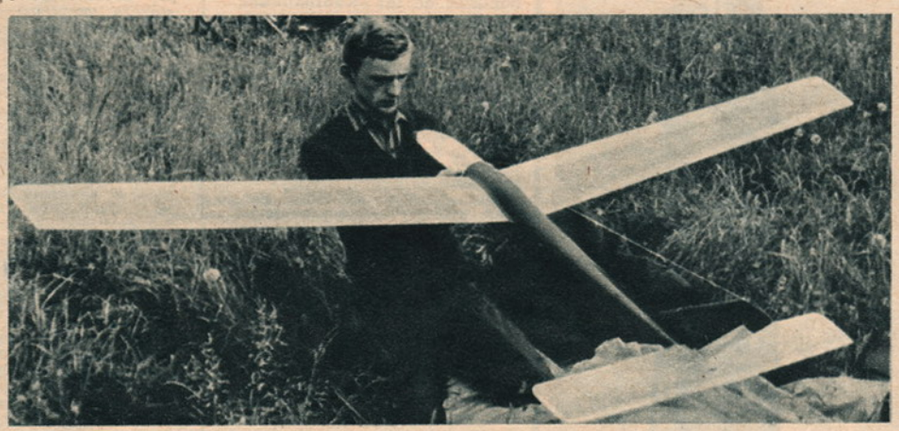
Radiomodel z krainy kwitnącej wiśni (Japonia)



WARSZAWSKIE SPOTKANIE RADIOMODELARZY

Dnia 22 maja na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego na Gocławiu odbyła się ciekawa impreza modelarska, o której pisaliśmy w numerze poprzednim. Obecnie zamieszczamy parę zdjęć ilustrujących spotkanie radiomodelarzy-szybowników. Foto: Zdzisław Klimek (4)





Młodzi rakietnicy LOK startowali w Kozienicach

W dniach 21—22 maja w Kozienicach odbyły się Piąte Ogólnopolskie Zawody Modeli Rakiet LOK. W imprezie uczestniczyło 65 zawodników z imponującą liczbą 254 modeli rakiet różnych kategorii. Niżej podajemy najlepsze wyniki osiągnięte na zawodach.

Wyniki indywidualne

Klasa A-I (rakiety jednostopniowe dla juniorów) — startowało 37 zawodników.

1.	Stefan Pająk	— Katowice A	492 m
2.	Wiktor Danielecki	— Katowice A	474 m
3.	Marian Muszalik	— Katowice C	298 m
4.	Wiesław Parypa	— Szczecin A	285 m
5.	Jan Bachniak	— Katowice D	269 m

Klasa B-I (rakiety jednostopniowe dla seniorów) — startowało 26 zawodników.

1.	Stanisław Kazierowicz	— Szczecin A	548 m
2.	Bolesław Berka	— Katowice C	445 m
3.	Emil Krupa	— Katowice B	429 m
4.	Józef Staszek	— Katowice C	395 m
5.	Jan Zieliński	— Szczecin A	394 m

Klasa B-2 (rakiety dwustopniowe dla seniorów) — startowało 19 zawodników.

1.	Stanisław Kazierowicz	— Szczecin A	767 m
2.	Mikołaj Androw	— Katowice A	623 m
3.	Henryk Spek	— Katowice A	512 m
4.	Kazimierz Lasek	— Katowice B	492 m
5.	Zygmunt Golik	— Katowice B	375 m

Klasa C-I (rakietoplany dla sen. i juniorów) — startowało 22 zawodników.

1.	Stefan Pająk	— Katowice A	40 sek,
2.	Kazimierz Lasek	— Katowice B	29,5 sek,
3.	Wiesław Parypa	— Szczecin A	26 sek,
4.	Jerzy Dyk	— Kielce B	16 sek.
5.	Wiesław Herbuś	— Kielce B	14,6 sek.

Wyniki zespołowe

1.	Katowice A	— 7,028 pkt,
2.	Szczecin A	— 6,775 pkt,
3.	Kielce A	— 3,549 pkt,
4.	Wrocław	— 1,441 pkt,
5.	Kraków	— 1,427 pkt,
6.	Białystok	— 654 pkt,
7.	Gdańsk	— 646 pkt,
8.	Łódź A	— 522 pkt,
9.	Warszawa ST.	— 499 pkt,
10.	Olsztyn	— 417 pkt.

Uwaga: Zawodnicy ekip: Katowice B, Katowice C, Katowice D, Kielce B, Kielce C, Szczecin B i Łódź B startowali jedynie w konkurencji indywidualnej.

FOTO: P.E. (3)

I. SCHNITTER

Spotkanie modelarzy Dom Młodzieży ● Bautzen — MDK ● Wrocław

W dniach 7 — 9 V. 1966 roku rozegrano na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego zawody modeli latających między Domem Młodzieży z Bautzen (Budziszyn — NRD), a młodzieżowym Domem Kultury — Wrocław. Zawody miały charakter meczu rozgrywanego przez 16 zawodników w czterech konkurencjach. Regulamin imprezy dopuszczał do startu młodzież, która w dniu zawodów nie przekroczyła 18 roku życia.

Pierwszą konkurencją były starty modeli szkolnych. Nadmienić warto, że modelarze niemieccy startowali modelami wykonanymi prawie całkowicie z balsy; natomiast modelarze wrocławscy startowali modelami typu Żak—4 konstrukcji instr. Jana Burego; modele wrocławskich modelarzy wykonane były wyłącznie z materiałów krajowych.

Wyniki I konkurencji:

indywidualnie:

1.	Maria Zgódka	Wr. 138 pkt,
2.	Ryszard Sobaś	Wr. 119 pkt,
3.	Hubert Pietsch	B. 116 pkt,
4.	Norbert Jönchen	B. 82 pkt.

zespołowo:

1.	MDK Wr.	— 257 pkt,
2.	Bautzen	— 198 pkt.

Druga konkurencja to modele klasy A1. Zawodnicy startowali „Dzięciołami" (publikowano ich plany w „SP"), a modelarze z Bautzen prezentowali bardzo proste modele o małych wydłużeniach skrzydeł i dowcipnie skonstruowanym kadłubie, którego beleczka wykonana była jako podwójny teownik (Rys. 1). W konstrukcjach niemieckich przeważała balsa.

Wyniki konkurencji:

indywidualnie:

1.	Norbert Jönchen	— 202 pkt,
2.	Jan Szumiński	— 198 pkt,
3.	Jan Szczepankiewicz	— 162 pkt,
4.	Hubert Pietsch	— 152 pkt,

zespołowo:

1.	MDK Wr.	— 360 pkt,
2.	Bautzen	— 354 pkt.

Kategoria modeli z napędem silnikowym miała dosyć ciekawy przebieg. Modele niemieckich kolegów wyposażone były w silniki Schlosser 1 cm³, standardowe zbiorniki paliwa i całobalsowe konstrukcje. Modelarze wrocławscy latali modelami opracowanymi przez instr. Józefa Benedikta (rys. 2). Modele polskie zaopatrzone były w silniki Zeiss-Jena 1 cm³.

III konkurencja przyniosła wyniki:

indywidualnie:

1.	Siegfried Springer	— 191 pkt,
2.	Alfred Wręczycki	— 226 pkt,
3.	Bogdan Kwiatkowski	— 96 pkt,
4.	Dietmar Fischer	— 0 pkt.

zespołowo:

1.	Bautzen	— 391 pkt,
2.	MDK Wr.	— 322 pkt.

Bardzo atrakcyjny był konkurs modeli latających na uwięzi. Modelarze z Bautzen prezentowali typ bardzo prostego modelu zaopatrzonego w klapy i wykonanego prawie całkowicie z balsy. Lekkie modele są wielkim atutem przy wykonywaniu figur akrobacji; takimi właśnie były niemieckie konstrukcje. Modelarze z MDK startowali na silnikach radzieckich MK 12W; modele wrocławian to „Nietoperze" (publikowany w „SP") i tereningowy model akrobacyjny budowany wg planów czechosłowackich.

IV konkurencja zakończyła zawody — osiągnięto wyniki:

indywidualnie:

1.	Johannes Barnick	— 206,6 pkt,
2.	Jan Kuruluk	— 186,3 pkt,
3.	Thomas Rötschke	— 183,3 pkt,
4.	Jan Szumiński	— 182,0 pkt,
5.	Aleksander Łukasiewicz	— 156,0 pkt,
6.	Siegfried Springer	— 48,0 pkt.

zespołowo:

1.	MDK Wr.	— 524,3 pkt,
2.	Bautzen	— 438,2 pkt.

Program, który obejmował modele latające na uwięzi, niczym nie różnił się od reguluminu Mistrzostw Wrocławia 1966.

Mecz zakończono podsumowaniem wyników we wszystkich kategoriach:

1.	MDK Wrocław	— 1 469,3 pkt,
2.	MD Bautzen	— 1 381,2 pkt,

Wszyscy zawodnicy otrzymali dyplomy za udział w zawodach, a pierwsze i drugie miejsca w każdej kategorii nagrodzono upominkami w postaci worków turystycznych. Pogoda na zawodach nie dopisała. Deszcz i niski pułap chmur przeszkadzały mocno w rozgrywaniu konkurencji.

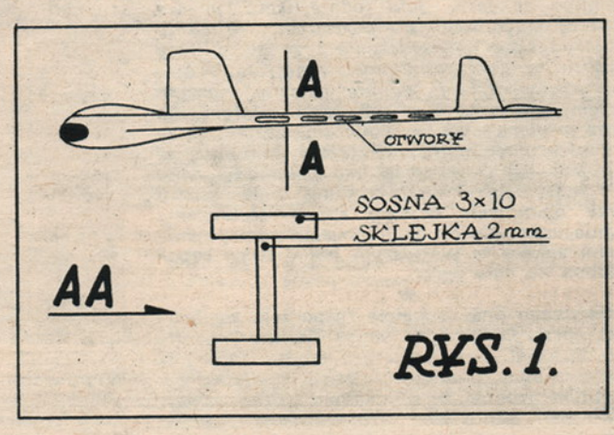
Funkcje komisarzy sportowych na zawodach pełnili: instr. Siegmar Melcher z Bautzen oraz instr. Wacław Mazur i Zbigniew Pawlak z Wrocławia. Kierownictwo imprezy spoczywało w rękach instr. instr. Józefa Benedikta i Kazimierza Zborowskiego.

Koledzy niemieccy przebywając we Wrocławiu zwiedzili miasto oraz uczestniczyli w uroczystym złożeniu wieńców na grobach żołnierzy radzieckich poległych w walkach o Wrocław. Warto nadmienić, że wieniec wykonali własnoręcznie modelarze z MDK.

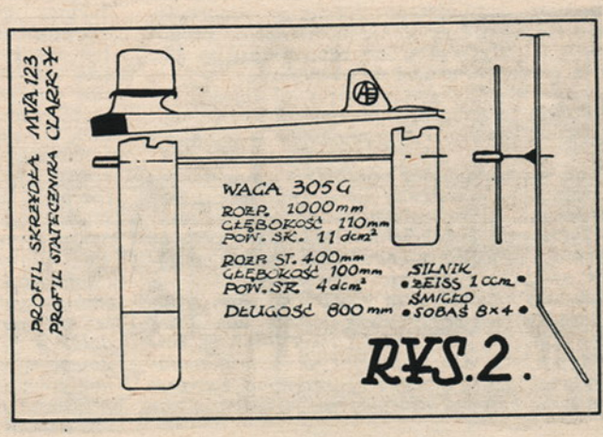
Po tych zawodach i spostrzeżeniach z poprzednich imprez, gdzie aktorami jest młodzież, nasuwa mi się kilka wniosków, którymi chciałbym zainteresowanych rozwojem modelarstwa zainteresować! Młodym zawodnikom i juniorom brak dobrych modeli zestawowych! O celowości tego wniosku nie będę pisał, bowiem kilka numerów wstecz sprawę powyższą omówiłem dość dokładnie. Wypadałoby zatem prosić Sekcję Modelarstwa Lotniczego APRL o podanie warunków konkursu (zapowiadanego zresztą) na standardowe modele zawodnicze klas F1A, B, C, dobre modele sylwetkowe i lekkie, proste w konstrukcji modele akrobacyjne, dostosowane do stosowania kilku rodzajów silnika pojemności 2,5 cm³.

Trzecim, chyba najtrudniejszym do zrealizowania wnioskiem, byłaby sprawa balsy, która moim zdaniem jest naczelnym zmartwieniem naszych młodych wyczynowców i wielu seniorów - modelarzy.

JERZY KACZOREK



RYS. 1.



RYS. 2.

HISZPAŃSKA EPOPEA

Poniżej: Publikujemy dokończenie wspomnień generała Jakuszyna, których pierwszą część zamieściliśmy w poprzednim numerze naszego tygodnika. Wspomnienia te tłumaczył płk Michał Bron.

Rozgorzała walka. Dwadzieścia cztery samoloty zawirowały w sławetnym „kłębowisku", które było tak charakterystyczne dla walk powietrznych owych czasów. Teraz mogliśmy się sobie przyjrzeć z bliska. Były to srebrzystopopielate „Fiaty" z wymalowanymi żółto-zielonymi plamami i czarnymi krzyżami na skrzydłach i sterach kierunkowych. Pod względem zdolności manewrowania ustępowały nieco naszym lekkim i zwrotnym „chatos" i bez szczególnego trudu zajmowaliśmy korzystne położenia do ataku. Zgodność działań w pierwszej fazie walki zadecydowała o jej dalszym przebiegu. Atakowaliśmy z coraz większym uporem i coraz śmielej. Już kilka nieprzyjacielskich samolotów runęło na ziemię. „Fiaty" nie wytrzymując naszych ataków coraz częściej usiłowały uniknąć ich stosując przewroty, lecz zbyt długo pozostając w tej pozycji wystawiały swoje „brzuchy" pod ogień naszych myśliwców. Stopniowo w powietrzu zrobiło się luźniej i wkrótce myśliwce faszystowskie opuściły pole walki. Na rozkaz dowódcy, który już wziął kurs na własne terytorium, wszyscy dołączyliśmy do niego, grupując się w locie według kluczy.

Jakaż była nasza radość, gdy stwierdziliśmy, że wszystkie nasze samoloty wyszły cało z walki. Pierwszy bój i bez strat — to nie lada zwycięstwo! Do lotniska zbliżyliśmy się w sposób zorganizowany. Na ziemi nikt nawet nie podejrzewał, że eskadra niedawno stoczyła walkę. Jakie były straty nieprzyjaciela, dokładnie nie wiedzieliśmy, a o osobistych zwycięstwach nikt z nas nie ośmielił się wówczas mówić, chociaż wszyscy strzelaliśmy i widzieliśmy płonące samoloty i spadochroniarzy. Następnego dnia eskadra została poinformowana, że w walce tej strąciliśmy sześć samolotów. Tak więc rachunek bojowy eskadry został otwarty.

Pomimo sukcesu, jaki odnieśliśmy w tej pierwszej walce, wcale nie uważaliśmy, że mamy już dostateczne doświadczenie i że poznaliśmy wszystkie arkana walki powietrznej. Już wówczas wyciągnęliśmy jedynie słuszny, naszym zdaniem, wniosek: nie być zarozumiałym, bo sukces w pierwszym boju nie świadczył jeszcze o słabości przeciwnika. Należało pamiętać, że wróg jest silny, że może być pokonany tylko przez ludzi wytrwałych, o silnej woli, którzy dobrze opanowali bojowy sprzęt techniczny. Właśnie wytrwałość i wola zwycięstwa zapewniły nam sukces w pierwszym boju, który zapamiętałem na całe życie.

★

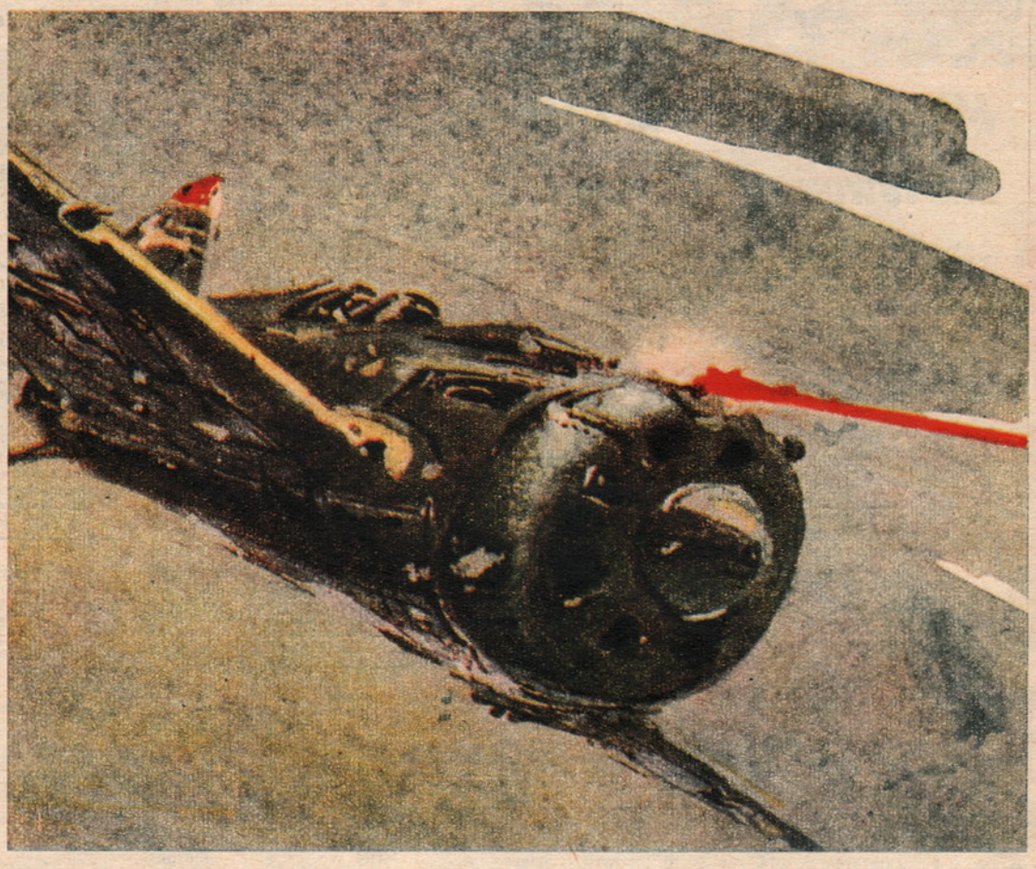
Następnego dnia o świcie rozpoczęła się brunecka operacja zaczepna wojsk Frontu Centralnego. Nastąpił okres zaciętych bojów. Szczególnie ciężka była sytuacja lotnictwa myśliwskiego. Na całym froncie było zaledwie kilka eskadr myśliwców. Miały one osłaniać wojska przed uderzeniem liczniejszego lotnictwa nieprzyjaciela, ubezpieczać działania bombowców republikańskich i odpierać naloty rebeliantów na Madryt, a także prowadzić rozpoznanie.

Pomimo olbrzymiego napięcia sił lotnicy republikańscy wykazywali niezwykły hart i wytrzymałość, zadając nieprzyjacielowi dotkliwe ciosy. W walkach, jak też należało się tego spodziewać, przeszło próbę ogniową i umocniło się braterstwo broni między lotnikami wszystkich narodowości, które zadzierzgnięto już na lotnisku tyłowym. Poczucie koleżeństwa i pomocy wzajemnej w walce, nienawiść do wroga, umiłowanie ojczyzny i wolności — wszystko to decydowało o powodzeniu w bojach pomimo trudnej sytuacji. Do tego należy jeszcze dodać tak ważne czynniki jak wysoki kunszt lotniczy, rozważna inicjatywa i zaradność w skomplikowanej sytuacji walk, uczciwość, skromność i wreszcie nastrój bojowy, który stale panował w naszym kolektywie.

Pełen temperamentu i nieustraszony Anatolij Sierow, żartowniś i gawędziarz Jewgienij Antonow, dobroduszny i wstydliwy Jugosłowianin Bożko Petrović, spokojny i zrównoważony Leonid Rybkin, cisi i skromni Sobolew i Mastierow, weseli Hiszpanie Rafael i Sardino, oddani sprawie internacjonalizmu Austriacy Walter Karous i Franz Dobiasch oraz inni nasi towarzysze świetnie uzupełniali się nawzajem. Pomimo różnych charakterów i nawyków stanowili jedność, zgrany zespół, który później zdobył sławę jako słynna „eskadra sierowska".

W tych trudnych dniach z nie mniejszym powodzeniem walczyli również lotnicy eskadr Smirnowa, Łakijewa, Pleszczenki i innych, z którymi pomyślnie współdziałaliśmy w walkach powietrznych. O czynach bojowych tych eskadr, chociaż bazowały one na różnych lotniskach, dowiadywaliśmy się szybko i byliśmy dumni z ich sukcesów.

Jednakże wróg gromadził siły. Otrzymując



nieprzerwanie uzupełnienia z Niemiec i Włoch, wzmagał nacisk. Poniósłszy duże straty w walkach powietrznych, nieprzyjaciel zaczął działać dużymi grupami. Dowództwo faszystowskie wprowadziło po raz pierwszy do walki nowy typ myśliwca — „Messerschmitt-109", licząc, że uda mu się wyrwać inicjatywę z rąk lotnictwa republikańskiego. Napięcie walk wzrastało. Coraz częściej napływały wiadomości o stratach w eskadrach republikańskich.

Również nasza eskadra poniosła pierwsze straty. Wczesnym rankiem grupa, w składzie: Sierow, Szełyganow, Karpow i autor niniejszych wspomnień, wyleciała w celu wzmocnienia naszych myśliwców toczących bój z przeważającymi siłami przeciwnika. Na zachód od Madrytu nieoczekiwanie zaatakowały nas 22 myśliwce faszystowskie. Rozgorzał nierówny bój. W walce tej strącony został Karpow. Ranny Szełyganow doleciał do terytorium republikańskiego i wylądował na polu, gdzie chłopi hiszpańscy udzielili mu pierwszej pomocy. Pozostawszy we dwójkę z Sierowem i odpierając nacierających ze wszystkich stron wrogów, staraliśmy się zaciągnąć ich bliżej Madrytu. Artyleria przeciwlotnicza, której obserwatorzy śledzili nasz bój, otworzyła ogień, usiłując odpędzić od nas myśliwce nieprzyjaciela. To wystarczyło, by „Fiaty", które tak „odważnie" walczyły przeciwko dwom myśliwcom republikańskim, rozproszyły się i szybko zwiały do domu. Nie wiadomo, czym skończyłaby się dla nas ta walka, gdyby republikańska artyleria przeciwlotnicza nie przyszła nam w tej ciężkiej chwili z pomocą. Samoloty nasze zostały tak mocno uszkodzone, że tylko z trudem można było na nich dobrnąć do lotniska. Samolot Sierowa na przykład od razu po lądowaniu trzeba było oddać do kapitalnego remontu.

Jednakże za każdą naszą stratę wróg drogo płacił. Pomimo nierównych sił w boju tym Sierow strącił dwa samoloty nieprzyjaciela.

Następnego dnia przyjechał do nas samochodem z frontu rodak jugosłowiańskiego lotnika Petrovicia. Walczył w szeregach batalionu piechoty jednej z Brygad Międzynarodowych i często w przerwach między walkami odwiedzał swego przyjaciela, który służył w naszej eskadrze w kluczu Leonida Rybkina. Podjechał do miejsca postoju samolotu Petrovicia w chwili, gdy eskadra lądowała wracając z zadania bojowego. Wszystkie samoloty kołowały na swoje miejsca postoju, nie wróciła tylko maszyna Petrovicia. Odważny Jugosłowianin poległ śmiercią bohatera w kolejnym starciu z faszystami. Wszyscy lotnicy eskadry, którzy zebrali się w miejscu, gdzie przedtem stał samolot Petrovicia, ujrzeli wysokiego i zgrabnego młodego mężczyznę, zazwyczaj wesołego i pełnego radości życia, który oparłszy się o drzewo łkał opłakując śmierć swego przyjaciela. Pocieszając jugosłowiańskiego kolegę przysięgliśmy zemścić się na faszystach. Wkrótce rodak Petrovicia złożył raport z prośbą o przyjęcie do szkoły lotniczej. Po kilku miesiącach przybył do naszej eskadry. Były bojownik Brygady Międzynarodowej stał się teraz lotnikiem — myśliwcem.

Operacja wojsk Frontu Centralnego była w pełnym toku, gdy rebelianci podjęli natarcie na północy Hiszpanii w rejonie Santander. Dowództwo republikańskie zmuszone było osłabić i tak niezbyt mocne lotnictwo na kierunku madryckim i posłać część samolotów myśliwskich na północ. Była to eskadra dowodzona przez Borysa Smirnowa. Sytuacja na Froncie Centralnym stała się jeszcze bardziej napięta. Przewaga liczebna rebeliantów w powietrzu była teraz przytłaczająca. Lotnicy republikańscy z dużym wysiłkiem utrzymywali inicjatywę w powietrzu. Rebelianci odważali się wstępować z nami do walki jedynie, gdy mieli dwukrotną lub trzykrotną przewagę, a lotnictwo bombowe rebeliantów, które poniosło duże straty w dziennych walkach, przeszło w zasadzie do działań nocnych. Najbardziej charakterystyczne dla działań

bojowych lotnictwa bombowego rebeliantów w tym okresie były systematyczne naloty nocne na lotniska republikańskie, przede wszystkim na lotnisko Alcalá, główną bazę lotnictwa republikańskiego.

Naloty z reguły wykonywały pojedyncze samoloty. Często trwały one przez całą noc. Co 15—20 minut przelatywł jeden bombowiec i dokonując po 2—3 naloty zrzucał bomby na lotnisko. Myśliwce republikańskie nie były przystosowane do nocnych lotów, osłona lotniska zaś przez artylerię przeciwlotniczą prawie nie istniała, toteż lotnictwo nieprzyjaciela działało bezkarnie.

Inicjatorem i organizatorem nocnych działań myśliwców był Anatolij Sierow. Zaczął dobierać lotników, którzy mieli doświadczenie nocnych lotów. Takich w eskadrze naszej znalazło się kilku. Trudność jednak polegała na tym, że spośród doświadczonych lotników trzeba było wybrać ochotników, ponieważ nocne loty były dodatkowym obarczeniem, niezależnie od pracy dziennej, która i bez tego była ciężka. Ale rzecz najważniejsza — trzeba było przekonać lotników, że „nocne przedsięwzięcie" jest całkowicie realne. Oczywiście wielu nie od razu w to uwierzyło, ponieważ nie mieliśmy reflektorów, lotniska pozbawione były nawet elementarnych urządzeń dla zabezpieczenia nocnych lotów, a o jakichkolwiek środkach kierowania i naprowadzania nie było mowy. Wszyscy rozumieliśmy, że to sprawa bardzo skomplikowana i wymagać będzie dodatkowego wysiłku. Niemniej jednak ideę Sierowa poparło kilku lotników, którzy wyrazili zgodę na wzięcie udziału w nocnej działalności bojowej. Teraz wszystko zależało od zgody dowództwa, które wobec systemu zabezpieczenia i kierowania myśliwcami nocą, miało poważne wątpliwości co do celowości nocnych działań myśliwców. Jednakże Sierow nie należał do ludzi, którzy zatrzymywali się w połowie drogi. Wierzył w realność zamierzonego planu.

Nie wiadomo, jak by się to wszystko skończyło, gdyby nie ingerencja Filipa Agalcowa, który w tym czasie był komisarzem grupy radzieckich ochotników-lotników i Jewgienija Ptuchina — dowódcy grupy myśliwców. Zdecydowanie poparli oni inicjatywę Sierowa. Również dowódca lotnictwa wojskowego republikańskiej Hiszpanii Hdalgo de Cisneros wierzył w powodzenie nocnych działań myśliwców i zapewniał, że uczyni wszystko, aby zorganizować i zabezpieczyć nocne loty w niezbędne środki.

Spośród tych, którzy wyrazili chęć latania nocą, wybrano na początek kilka osób: Sierowa, Rybkina, Antonowa i mnie. Ze zdwojoną energią wzięliśmy się do przygotowań i organizacji nocnych dyżurów. Przede wszystkim wybrano najlepsze samoloty i najzdolniejszych mechaników. Znaleziono reflektor dla oświetlenia pasa lądowania, założono linię telefoniczną między stanowiskiem dowodzenia i miejscem postoju samolotów. I do tego chyba sprowadzała się cała nieskomplikowana organizacja nocnych działań bojowych, na którą potrzeba było zaledwie kilku godzin. Służbę powiadamiania zastępowało samo pojawienie się samolotów nieprzyjaciela nad lotniskiem. Dyżury pełniliśmy na lotnisku Alcalá, dokąd przylatywaliśmy każdego wieczora po zakończeniu dziennych lotów.

Nieprzyjaciel nie podejrzewając z naszej strony żadnych „złych zamiarów" nadal dokładnie i regularnie bombardował nasze lotniska. Już od kilku nocy bezskutecznie krążyliśmy po ciemnym niebie w nadziei, że napotkamy chociażby jeden bombowiec. Ale jak go zauważyć? Latały bez świateł, a księżyc tak słabo oświetlał niebo, że wydawało się ono jeszcze bardziej szare i mgliste. Bomby nadal spadały i wybuchały z tą tylko różnicą, że widzieliśmy to z powietrza. Ogarniała nas bezsilna wściekłość — gdzieś obok znajdowały się samoloty przeciwnika, a myśmy ich nie widzieli. Pewnego razu Rybkin zauważył świetlne sygnały nadawane z z ziemi, które z trzech stron oznaczały lotnisko. Otworzył do nich ogień i przedstawiciele „piątej kolumny" od razu przerwali swoją „działalność".

Zaczynaliśmy już wątpić, czy nasze przedsięwzięcie przyniesie jakąś korzyść, a niektórzy koledzy z eskadry radzili zaniechać tej sprawy, zanim nikt z nas się nie rozbił. Jednakże Sierow nie chciał nawet wysłuchiwać tego rodzaju rad i kontynuowaliśmy nasze loty. Sytuacja tym bardziej była skomplikowana, że musieliśmy startować i lądować na lotnisku, które prawie nieprzerwanie było bombardowane. Ponadto jedyny reflektor używany przy lądowaniu był uszkodzony i zastąpiono go reflektorami samochodowymi.

Piątej czy szóstej nocy znajdując się na wysokości 3000 metrów nagle zauważyłem, jak prawie pode mną na ziemi wybuchły bomby. Wpatrując się bacznie w obszar powietrzny wykryłem wreszcie ponad sobą ciemną sylwetkę ciężkiego bombowca. Nie namyślając się rzuciłem się do ataku z tyłu z dołu, nie zapewniwszy sobie nawet niezbędnej odległości. Znajdowałem się tuż pod nim i atakowałem prawie pionowo. Musiałem więc niezwłocznie otworzyć ogień, ponieważ odległość szybko malała. Widziałem, jak snop pocisków smugowych przeszył na wskroś trójsilnikowy samolot Ju-52, który jednak nie zapalał się i nie zmieniając kierunku kontynuował lot. Aby uniknąć zderzenia, usunąłem się na bok i ponownie zaatakowałem nie wypuszczając samolotu z pola widzenia. Powtórny atak miał ten sam skutek. Tym razem prowadziłem ogień ciągły aż do pełnej utraty szybkości, dopóki mój samolot nie wpadł w korkociąg. Zanim wyprowadziłem go z korkociągu, bombowiec zniknął. Po wylądowaniu zameldowałem o swoim niepowodzeniu. Wszystkich to zmartwiło, a jednocześnie napełniło nadzieją. Przekonano się, że nocą można napotkać samolot przeciwnika i zaatakować go, a więc i strącić.

Jednakże po tym ataku bombowce rebeliantów przerwały naloty. Przez trzy noce siedzieliśmy w samolotach bezczynnie, oczekując nocnych gości. Widocznie poczuli pismo nosem.

W nocy z 25 na 26 lipca 1937 roku wraz z Sierowem zmęczeni i ponurzy przybyliśmy na lotnisko, aby zająć miejsca przy swoich samolotach. W ciągu dnia stoczyliśmy kilka walk powietrznych. Jakkolwiek myśliwce republikańskie nadal prowadziły z powodzeniem walkę z lotnictwem faszystowskim, jednakże z każdym dniem stawała się ona coraz trudniejsza, gdyż nieprzyjaciel stale wprowadzał do walki nowe siły. Lotnicy byli wyczerpani wskutek nadmiernego przeciążenia pracą, braku snu i męczącego upału.

Około północy poinformowano nas telefonicznie, że lotnictwo rebeliantów bombarduje wojska republikańskie w rejonie Escorialu. Wystartowaliśmy z Sierowem i wzięliśmy kurs na front. Po raz pierwszy lecieliśmy nocą na linię frontu. Według ognisk pożarów określiliśmy rejon patrolowania. Sierow pozostał na wysokości 2000 m, ja zaś wzniosłem się o 1000 m wyżej. Znów mi się powiodło: po 10 minutach ujrzałem na przeciwnym kursie nieprzyjacielski bombowiec. Teraz mi już nie umknie. Znałem przyczynę niepowodzenia pierwszego boju i nie zamierzałem powtórzyć tego samego błędu. Przepuściwszy bombowiec rozminąłem się o 180° i poszedłem na zbliżenie od tyłu, prawie na tej samej wysokości z prawej strony. Wiedziałem, że na styku prawego skrzydła z kadłubem znajduje się nieopancerzony zbiornik dla wtryskiwania paliwa do silników. Zbliżyłem się do niego maksymalnie i wyrównawszy szybkość wycelowałem i otworzyłem ogień. Z prawej strony kadłuba od razu wybuchnął płomień. Prawie równocześnie nieprzyjacielski strzelec pokładowy otworzył do mnie ogień, ale za późno: płonący bombowiec zaczął spadać. Obserwowałem go, dopóki nie uderzył o ziemię.

Wedle planu mieliśmy jeszcze kontynuować lot patrolowy, ale pałałem chęcią jak najszybszego powrotu na lotnisko, aby podzielić się swoją radością. Ledwie zdążyłem opuścić kabinę, gdy znalazłem się w mocnym uścisku Sierowa, który cieszył się nie mniej niż ja, jeśli nie więcej. Przecież było to zwycięstwo jego idei. Wkrótce dowódca złożył mi telefonicznie gratulacje w związku z pierwszym na świecie strąconym w nocy samolotem.

Następnego dnia wezwano nas do Madrytu, gdzie rząd republikański pogratulował nam zwycięstwa, a premier Juan Negrin dał nagrodę w postaci samochodów osobowych i zegarków z dedykacją.

Przed spotkaniem z ministrem rządu republikańskiego zaproszono nas do sztabu grupy lotniczej. Szef sztabu Paweł Kotow pokazał nam mapę nawigatora ze strąconego ubiegłej nocy samolotu. Mapa była w kilku miejscach przedziurawiona kulami. Po rozłożeniu jej okazało się, że była podziurawiona niczym sito. Oglądając ją przez lupę Kotow zażartował: „Przyjrzyjcie się swojej robocie. Czyż nie mogliście strzelać precyzyjniej, aby nie uszkodzić mapy i innych dokumentów?" Również żartem obiecaliśmy spełnić jego prośbę i już najbliższej nocy Anatolij tak „precyzyjnie" trafił nocnego pirata, że na pięciu członków załogi czterech zostało przy życiu i dostało się do niewoli. Zaskoczyło to i speszyło lotników faszystowskich. Ich zeznania uzupełniły wiele danych, których nie mogła opowiedzieć niema mapa. Po kilku dniach przyjaciele składali Sierowowi i mnie gratulacje z okazji otrzymania wysokiego odznaczenia przyznanego przez rząd radziecki — Orderu Czerwonego Sztandaru.

Ostatnie wydarzenia dowiodły, że myśliwce również nocą stanowią groźną broń przeciwko lotnictwu bombowemu. Toteż lotnictwo faszystowskie chwilowo przerwało swoje działania nocne na Froncie Centralnym. Później myśliwce republikańskie z powodzeniem zwalczały nocą bombowce faszystowskie, gdziekolwiek tylko się pojawiały. Jeremienko nad Saragossą, Stiepanow i Finn pod Barceloną, lotnicy hiszpańscy nad Barceloną i Walencją powtórzyli i utrwalili „nocne przedsięwzięcie" Sierowa.

Mijały dni. Coraz rzadziej wzbijała się w niebo zielona rakieta, oznaczająca niezwłoczny start eskadry na kolejne zadanie bojowe. Operacja brunecka zakończyła się. Tylko nasze „perkate", jakby przyczajone w cieniu ogromnych drzew, przypominały nam niedawne ciężkie boje, toczone pod madryckim niebem.

Mimo że inicjatywa w walkach powietrznych nadal pozostawała w rękach lotników republikańskich, a lotnictwo faszystowskie ponosiło więcej strat niż republikańskie, stosunek sił pod względem liczby samolotów i personelu latającego nieprzerwanie zmieniał się na korzyść rebeliantów.

Przyczyniła się do tego między innymi zdradziecka polityka „nieinterwencji" rządów państw zachodnich, przede wszystkim Anglii i Francji, które hermetycznie zamknęły granice republikańskiej Hiszpanii i „zapomniały" uczynić to samo z granicami i portami zajętego przez rebeliantów terytorium Hiszpanii. W ten sposób dzięki „nosicielom pokoju" z Londynu i Paryża faszystowskie Włochy i Niemcy mogły bez przeszkód i w nieograniczonej ilości posyłać do Hiszpanii wojsko i bojowy sprzęt techniczny dla wzmocnienia rebeliantów.

Niemniej jednak lotnictwo republikańskie nadal zadawało poważne straty wojskom lądowym, lotnictwu i marynarce wojennej rebeliantów.

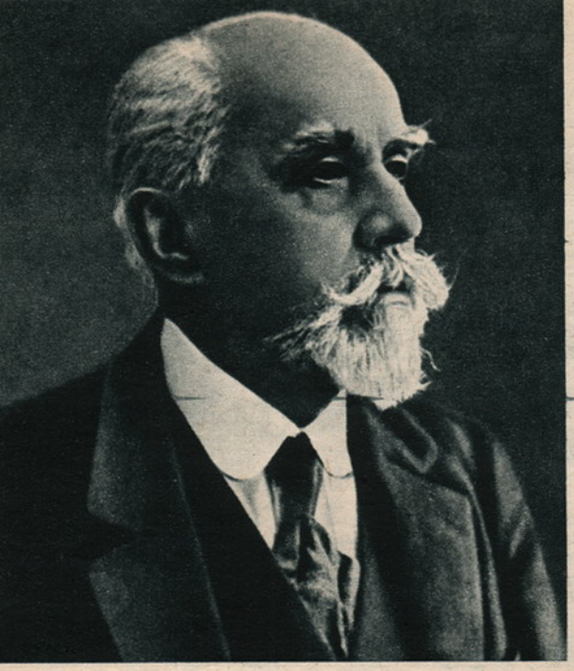
Nasz pobyt na Froncie Centralnym dobiegał końca. Rzadkie już loty naszej eskadry, podobnie jak i innych eskadr myśliwskich frontu, prowadzone były głównie w celu wolnego polowania na nieprzyjacielskie myśliwce, które od czasu do czasu pojawiały się w wielkich grupach nad linią frontu, nie zapuszczając się nad terytorium republikańskie. Ich loty miały widocznie na celu podniesienie nadszarpniętego morale wojsk faszystowskich. W bój z nami wstępowali tylko nad własnym terytorium i przy znacznej przewadze liczebnej.

Po zakończeniu operacji bruneckiej eskadra nasza, którą już dowodził Anatolij Sierow, przeniosła się na wybrzeże śródziemnomorskie. Tam osłanialiśmy wyładunek transportów, a w wolne dni w miarę możności odpoczywaliśmy, co było dla nas niezbędne, głównie zaś przygotowywaliśmy się do nowych walk. Do eskadry przybyło uzupełnienie, w tym również kilku radzieckich ochotników-lotników: Stiepanow, który później został dowódcą eskadry, Gorochow, Kustow, Popow i inni.

Przygotowywano nową operację, tym razem już na Froncie Aragońskim. Przed nami — nowe, jeszcze bardziej zacięte, ale nie ostatnie starcia z faszystami w powietrzu.

KONIEC

Powyżej: generał mjr lotnictwa M. Jakuszyn. Zdjęcie wykonane w okresie walk w Hiszpanii. Po prawej: J. W. Smuszkiewicz (stoi pierwszy z lewej) wraz z towarzyszami na lotnisku hiszpańskim.



Profesor Stefan Drzewiecki, wybitny polski uczony.

STEFAN DRZEWIECKI

NIEPOŚLEDNIE miejsce w rozwoju nauki lotniczej na świecie odegrał wybitny polski uczony, Stefan Drzewiecki, twórca teorii lotu mechanicznego. Śmiało przerzucił on w Polsce myśl lotniczą z balonu na samolot, zapoczątkował szereg prac teoretycznych, znanych i cenionych przez uczonych zagranicznych.

Stefan Drzewiecki był synem ziemianina, oficera spod Grochowa i Stoczka, a wnukiem napoleońskiego oficera. Urodził się 24 grudnia 1844 roku w majątku Kunka na Podolu. O latach jego wczesnej młodości wiemy stosunkowo niewiele. Po wstępnych naukach pobieranych w domu rodzicielskim wyjechał do Francji po dalszą wiedzę. Po ukończeniu szkoły średniej wstępuje w Paryżu do Ecole Centrale, gdzie odbywa studia inżynierskie.

Wybuch powstania styczniowego zastaje Drzewieckiego na obczyźnie. Przerywa wtedy studia i wraca do kraju, gdzie przebywa następnie kilka lat w majątku ojca. W powstaniu udziału jednak nie bierze, a jego upadek dotkliwie odczuwa. Przed 1870 rokiem wyjeżdża ponownie do Paryża aby ukończyć studia. Obok nauki, jego żywy i wszechstronny umysł wchłania atmosferę polityczną — ideały wolnościowe ludu paryskiego. Duży wpływ wywiera na niego Manifest Komunistyczny.

Już wtedy, ogarnięty atmosferą pracy naukowej, zajmuje się szeregiem drobnych wynalazków, zwracając na siebie uwagę niepospolitym talentem i zacięciem naukowym.

Po upadku Komuny Paryskiej, w okresie reakcji i terroru, opuszcza Paryż i udaje się do Wiednia, gdzie przebywa dwa lata. Tam szeregiem drobnych wynalazków (m. in. z dziedziny kolejnictwa) zwraca na siebie uwagę naukowców.

W okresie wojny rosyjsko-tureckiej Drzewiecki zwraca swe zainteresowanie w kierunku żeglugi podwodnej. Przebywając w Odessie przeprowadza tam doświadczenia nad konstrukcją łodzi podwodnych. Studiując zagadnienia żeglugi morskiej, Drzewiecki spotyka się z problemem śruby okrętowej i znajduje sposób określenia sił działających na nią. Stąd już tylko krok do... śmigła. Zgłębiając bowiem wiele tajemnic fizyki w odniesieniu do poruszania się ciał w wodzie, siłą rzeczy znajdował analogię do praw ruchu ciał w powietrzu. Uczony przerzuca się już teraz zdecydowanie do nowej dla niego dziedziny — lotnictwa. Stało się ono jego pasją do końca długiego życia, a niektóre prace z tej dziedziny przynoszą mu wiekopomne zasługi i największą sławę.

Kiedy Stefan Drzewiecki zainteresował się lotnictwem, przeżywało ono okres burzliwego ścierania się poglądów. Choć myśl ludzka zwracała się ku maszynie aerodynamicznej, brak teorii, praktycznych form konstrukcyjnych, odpowiednich materiałów i silnika

Rysunek przedstawiający rower powietrzny, który Drzewiecki zbudował w r. 1875 w Paryżu.

stworzył w opinii badaczy i eksperymentatorów swego rodzaju chaos, z którego trudno od razu było wyłowić to, co istotnie wartościowe i cenne dla dalszych prac. Realistyczny i praktyczny umysł polskiego uczonego potrafił jednak dokonać tego. Obecne doświadczenia zaczyna samodzielnie przetwarzać, wzbogacając je własnymi spostrzeżeniami. Od razu opowiada się zdecydowanie po stronie zwolenników aparatów cięższych od powietrza. Uważa, że definitywne rozwiązanie zagadki lotu powinna przynieść wnikliwa obserwacja lotu ptaków. Czyni to sumiennie i wytrwale. Opracowanie teoretyczne tego zagadnienia uważał bowiem za konieczny fundament późniejszych prób praktycznych.

Bogaty plon badań doprowadza wreszcie uczonego do sprostowania wielu zadawnionych, błędnych wyobrażeń. Pewnego dnia 1875 roku w Cesarskim Towarzystwie Technicznym w Petersburgu wygłasza odczyt o locie aerodynamicznym.

Polak stwierdził wówczas, że najracjonalniejszy sposób rozwiązania lotu powinien się opierać na zasadzie płatowca, to znaczy płaszczyzny poruszającej się w powietrzu z pewną prędkością i tworzącej z kierunkiem ruchu pewien kąt (kąt natarcia).

W roku 1877 polski uczony ostatecznie formułuje swe rewolucyjne w dziedzinie lotniczej poglądy w wydanej w tymże roku po rosyjsku książce pt. „Aeroplany w prirodie". W tym samym roku wygłasza jeszcze raz swe teorie na międzynarodowym kongresie w Paryżu. Równocześnie umieszcza we francuskim piśmie „L'Aèronaute" sławny artykuł pt. „Les oiseaux considèrès comme des aèroplanes animès"*), który wychodzi wkrótce we Francji jako oddzielna książeczka. Ta praca zapoczątkowała szereg innych publikacji Drzewieckiego w języku francuskim, teren Francji sprzyjał bowiem wtedy uczonemu dla rozwijania szerszej działalności w dziedzinie lotnictwa. Szereg następnych jego publikacji technicznych wychodzi więc w Paryżu, przyczyniając się dobitnie do rozwoju francuskiej techniki lotniczej.

Rewolucyjne poglądy Drzewieckiego znalazły też swoje echa na terenie Polski, wywołując liczne burzliwe dyskusje wśród naszych techników i inżynierów, którzy w swej większości byli jeszcze w dalszym ciągu zwolennikami balonów i modnych podówczas sterowców.

Jednakże, pomimo głosów oponentów, zarówno w kraju, jak i za granicą, Stefan Drzewiecki już na 20 lat przed pierwszym lotem aparatu cięższego od powietrza zdecydowanie i konsekwentnie propaguje swoje poglądy w szeregu dalszych publikacji. Teorię swą pogłębia i podsumowuje m. in. w takich pracach jak: „Le vol plane"**) (Paryż 1891), w której opracował zagadnienie lotu żaglowego ptaków, gdy nie poruszają one skrzydłami, oraz w „L'Aviation de demain" ***), w której rozważa przyszłość żeglugi powietrznej w oparciu o swą teorię. Praca ta stanowi podstawę aerodynamiczną teorii lotnictwa.

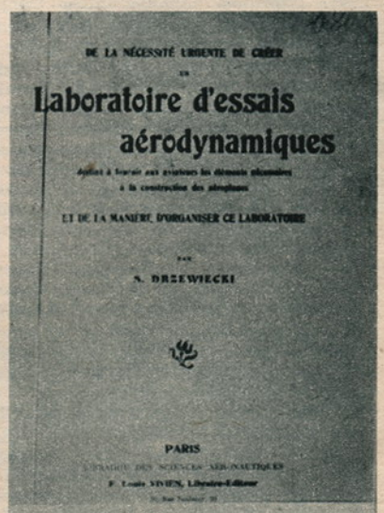
Jest to wyjątkowo płodny okres twórczości naszego wybitnego uczonego. Drzewiecki utrzymuje żywy kontakt z niemal wszystkimi ówczesnymi pionierami lotnictwa. Pokrewne dusze znalazł przede wszystkim u francuskich naukowców: u profesora Mareya — wielkiego badacza lotu ptaków, inżyniera Chanute — późniejszego nauczyciela braci Wright, i szeregu innych. Przebywając w Petersburgu miał Polak możność zapoznać się także z pracami i badaniami lotniczymi rosyjskich uczonych. Drzewiecki znał dobrze prace Łomonosowa, który w toku swych badań i prac uzasadnił prawa rządzące lotem ciał cięższych od powietrza. Znane mu były wyniki prac „ojca lotnictwa rosyjskiego", wielkiego uczonego, Nikołaja Żukowskiego, twórcy teoretycznych podstaw lotnictwa.

W latach późniejszych przenosi się Drzewiecki na stałe do Paryża. Tam też uprzednio, jeszcze w 1875 r, zbudował rower powietrzny, który był pierwszym tego rodzaju aparatem na świecie. Składał się on z licznych śmigieł ustawionych pionowo, a napędzanych za pomocą przekładni, pedałów i temu podobnych urządzeń rowerowych (stąd też nazwa — rower powietrzny) oraz dwóch śmigieł mających służyć do nadania maszynie ruchu postępowego. Ciężar całkowity urządzenia wynosił 130 kilogramów plus ciężar lotnika.

Drzewiecki dochodzi do przekonania, że decydujące znaczenie dla powodzenia lotu aparatu cięższego od powietrza będzie odgrywać zespół napędowy. Poświęca się teraz całkowicie pracy nad śrubami napędowymi. W 1892 roku przedstawia we francuskim Stowarzyszeniu Techniki Morskiej swoją teorię śrub wodnych, na których opiera się też sposób obliczania śmigieł. Ta teoria stała się podstawą wszystkich późniejszych prac w tej dziedzinie. Była to pierwsza praktyczna metoda obliczania śmigieł.

Prace teoretyczne z zakresu śmigieł przyniosły też Drzewieckiemu największą sławę. Z tej dziedziny ogłosił szereg wybitnych prac.

Na początku XX wieku rozpoczyna się realizacja wielkich idei opracowanych dwadzieścia lat temu przez Drzewieckiego. Pod niebo wzlatują pierwsze aeroplany zaopatrzone w silniki. Polski uczony jest świadkiem tych wydarzeń, przeżywa chwile triumfu, spełnienia marzeń młodości. Nie przerywa jednak pracy. Skupia swe wysiłki dalej nad problemami lotnictwa. Nie oddala się nigdy od potrzeb życia praktycznego. Czuje i rozumie dalszą potrzebę badań i prób doświadczalnych. Idzie z postępem czasu. Już w roku 1909, uważając za konieczne sprawdzenie założeń teoretycznych drogą doświadczeń, domaga się wybudowania laboratorium aerodynamicznego. W powstałym pierwszym laboratorium w St. Cyr pod Wersalem koło Paryża dokonuje osobiście wielu badań tunelowych, wyniki których ogłasza drukiem. Łącząc teorię z praktyką, w tymże roku 1909 projektuje samolot „Canard" typu „Kaczka" zachowujący samoczynnie równowagę.



DE LA NÉCESSITÉ URGENTE DE CRÉER UN

Laboratoire d'essais aérodynamiques

ET DE LA MANIÈRE D'ORGANISER CE LABORATOIRE

PAR

S. DRZEWIECKI

PARIS

Fotografia pierwszej strony opracowania dokonanego przez St. Drzewieckiego na temat konieczności wybudowania laboratorium aerodynamicznego.

Na podstawie opracowanej przez siebie teorii śmigła Stefan Drzewiecki konstruuje następnie szereg młynków wiatraczkowych o nastawnych łopatkach i samoczynnej regulacji obrotów. Poza tym konstruuje także śmigło lotnicze (1929 r) o nastawnych łopatkach. Zwraca również uczony myśl ku śmigłowcom.

W latach międzywojennych polski uczony mieszkał stale w Paryżu przy rue Boileau, studiując budowę atomu. Z tej dziedziny opracował studium podając podstawowe równania fizyki oparte o teorię atomową. Usiłował także zmodernizować teorię Newtona.

Podeszły wiek nie pozwala jednak Drzewieckiemu na bardziej systematyczną pracę. Zmarł w Paryżu 25 kwietnia 1938 roku, w 94 roku życia. Współcześni uczeni aerodynamicy wysoko cenili pracę naukową Drzewieckiego.

Imię Stefana Drzewieckiego, wybitnego uczonego, pozostanie na zawsze w skarbcu największych tradycji polskiej nauki i techniki. Wszak jemu to — pionierowi postępowej myśli lotniczej — zawdzięczamy, że imię polskie weszło na zawsze do historii rozwoju lotnictwa na świecie.

JERZY R. KONIECZNY

*) Ptaki, rozważane jako żywe aeroplany.
**) Lot szybowy.
***) Lotnictwo jutra.

ZBIERAMY ZNACZKI

AFGANISTAN. Z okazji 10-lecia afgańskiego towarzystwa lotniczego wydano tu serię złożoną z trzech znaczków. Przedstawiają one kolejno: znaczek za 1,25 afg — samolot pasażerski DC-3, za 5 afg — samolot DC-6 oraz za 10 afg — samolot DC-3 w locie. Na znaczkach umieszczony jest emblemat towarzystwa lotniczego. Wydano również nieząbkowany blok z tymi znaczkami.

PARAGWAJ. Wydano tu piękną serię kolorowych znaczków z okazji 100-lecia UIT, złożoną z 8 znaczków (5 dla poczty zwykłej i 3 znaczki dla poczty lotniczej). Znaczki, z których kilka reprodukujemy, przedstawiają kolejno: 10 c — „Ranger 7", kula ziemska i Księżyc, 15 c — „Syncom" i kula ziemska, 20 c — „Early Bird" i kula ziemska, 30 c — „Syncom", „Telstar", „Relay", „Echo-2" i zarys Płd. Ameryki, 40 c — jak znaczek za 10 c; dla poczty lotniczej: 12,45 + 6 g — jak za 30 c dla poczty zwykłej, 18,15 + 9g — jak za 20 c dla poczty zwykłej, 20 + 10g — jak za 15 c dla poczty zwykłej. Powyższe znaczki wydano również jako nieząbkowane w zmienionych kolorach, o nakładzie serii 7 000. Wydano również dwa bloki — ząbkowany i nieząbkowany, na których przedstawione są znaczki za 40 c i za 12,45 + 6g. Znaczki wykonano w formacie obrazka 32 × 46 mm.

WIETNAMSKA REPUBLIKA DEMOKRATYCZNA. Dla upamiętnienia zestrzelenia 500-go samolotu amerykańskiego nad terytorium WRD wydano tu znaczek wartości 12 xu, przedstawiający samolot, skoczka spadochronowego i okręt.

Bogusław Kurowski

W lotniczej KSIĘGARNI

Adolf Jarczyk i Janusz Perliński ● PIONOWZLOTY. Wydawnictwo MON, Warszawa 1968, str. 212, cena 12 zł (seria „Sowy").

Samoloty pionowego startu i lądowania, latające platformy i silniki oraz inne maszyny startujące i lądujące pionowo tworzą tak zwaną grupę pionowzlotów, które uniezależnione są od lotnisk gigantów i mogą praktycznie operować z każdego terenu o małych wymiarach.

Właśnie książka Jarczyka i Perlińskiego wyjaśnia między innymi jak doszło do zbudowania pionowzlotów, dlaczego oraz jak się one dzielą, czym różnią się od konwencjonalnych samolotów, jakie mają rodzaje napędu, gdzie są i będą stosowane oraz jakimi dysponują obecnie danymi techniczno-taktycznymi.

We wstępie swej książki autorzy stwierdzają: „Do niedawna rozwój budowy sprzętu latającego koncentrował się głównie na zagadnieniach dotyczących samolotów. Rozwój ten polegał między innymi na wyposażeniu samolotów w źródła napędu o coraz większej mocy, w celu nieustannego zwiększania prędkości maksymalnej lotu poziomego, także prędkości wznoszenia oraz pułapu.

Postępy w aerodynamice służyły również głównie temu celowi. Jednakże zwiększenie prędkości maksymalnej powoduje także wzrost prędkości minimalnej, co prowadzi do zwiększenia długości startu i lądowania samolotu.

Tego niekorzystnego stanu nie zdoła radykalnie poprawić bardzo już rozwinięta we współczesnych samolotach mechanizacja skrzydeł w postaci skrzeli (slotów) oraz klap na krawędzi natarcia i spływu, także stosowane od niedawna sterowanie warstwą przyścienną i klapy strumieniowe czy też wykorzystane dodatkowo do skrócenia dobiegu — odwracania ciągu śmigieł lub silników turbinowych, następnie różnego rodzaju hamulców aerodynamicznych i ciernych kół podwozia.

Także wyrzucanie przy użyciu wyrzutni i stosowanie dodatkowych silników podczas startu oraz lotniskowych lub okrętowych urządzeń hamujących (linowych albo w postaci sieci zaporowych) podczas lądowania nie były w stanie zapewnić dostatecznego zmniejszania długości startu i lądowania.

Wzrost minimalnych prędkości współczesnych szybkich samolotów, a tym samym wzrost długości startu i lądowania spowodowały konieczność budowy gigantycznych lotnisk z pasami startowymi o długości rzędu trzech kilometrów i większych. Takie lotniska giganty mają dużo wad. Stąd też od kilku lat obserwujemy usilne próby zmiany koncepcji startu i lądowania samolotów, polegające na zastąpieniu stycznego do ziemi kierunku ruchu przez kierunek pionowy. W ten sposób technika lotnicza musiała zająć się zagadnieniem budowy aerodyn pionowego startu i lądowania, a więc zagadnieniem niemal równie starym jak historia lotnictwa w ogóle".

Książka „Pionozwloty" składa się z siedmiu rozdziałów. W pierwszym rozdziale „Spojrzenie wstecz" autorzy omawiają historię pionowzlotów — oczywiście w dużym skrócie. Dzięki temu rozdziałowi czytelnik książki, przed zapoznaniem się z jej zasadniczą treścią, ma możność prześledzić to wszystko co do tej pory zrobiono w tej dziedzinie.

W drugim rozdziale „Jak się dzielą pionowzloty" autorzy klasyfikują je, a w rozdziale trzecim odpowiadają na pytanie, jakie fazy lotu odróżniają pionowzloty od samolotu. W następnym z kolei rozdziale omówione zostały zespoły napędowe (napęd wirnikowy, napęd śmigłowy, napęd ze śmigłem obudowanym, napęd wentylatorowy oraz odrzutowe zespoły napędowe).

Trzy ostatnie rozdziały należą do najciekawszych pod względem informacyjnym. I tak w rozdziale „Zastosowanie pionowzlotów" autorzy przedstawili zastosowanie pionowzlotów w wojsku, w transporcie i komunikacji. Następnie w „Przeglądzie istniejących konstrukcji i projektów pionowzlotów" autorzy omówili wybrane typy pionowzlotów, poczynając od najwcześniejszych i kończąc na najnowszych.

Wreszcie w ostatnim rozdziale „Przyszłość pionowzlotów" przedstawiono projekty — zresztą bardzo śmiałe — w tej dziedzinie.

„Pionowzloty" to książka dla każdego, kto interesuje się lotnictwem. Polecamy.

Okładkę projektował Zygmunt Ziemka.

POCZTA LOTNICZA

POLAK KOSMONAUTA?

„Jestem stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Ostatnio przeczytałem w prasie, że Polonia amerykańska ma „własnego kosmonautę". Jest nim kapitan pilot Wawrzyniec Smulczyński z Pittsburga, absolwent wydziału inżynierii lotniczej jednej z uczelni w Pensylwanii. Przebywał on już rzekomo w ramach przygotowań do lotu kosmicznego przez 60 dni w hermetycznej kabinie, w której panowały identyczne warunki jak w statkach typu „Gemini". Chciałbym dowiedzieć się czegoś więcej na ten temat" — pisze **Wiesław Piwowarski z Nowego Stawu, pow. Malbork.**

Niestety, nie mamy wiarygodnego potwierdzenia tej wiadomości.

STEWARDESSA

Alina Krzemińska — Brzeg, n/Odrą. Kandydatka na stewardessę odpowiadać powinna m. in. następującym warunkom: wykształcenie średnie stwierdzone świadectwem dojrzałości, znajomość dwóch zachodnich języków obcych, wiek 18 lat, dobre zdrowie i prezencja.

Dokładnych informacji w tej sprawie zasięgnąć można bezpośrednio w Wydziale Kadr Polskich Linii Lotniczych LOT — Warszawa, ul. Grójecka 17. Przypominamy jednak, że ostatnio PLL LOT przyjmują tylko kandydatki zamieszkałe na stałe w Warszawie i okolicach.

W sprawie szkolenia lotniczego należy zwrócić się do najbliższego aeroklubu, którym jest w tym przypadku Aeroklub Wrocławski — Wrocław, ul. Lotnicza 14/16.

NAUKA, ZAWÓD

Bogdan Raczkowski — Starachowice, Jan Andrzejczak — Kutno, Zdzisław Czapkowski — Gdańsk - Wrzeszcz. Odpowiadamy na pytania:

— dawne Technikum Budowy Silników Lotniczych nosi obecnie nazwę Lotniczych Zakładów Naukowych. Adres ten sam — Wrocław, Psie Pole, ul. Kielcowska 43-53. Naukę rozpoczynać tu mogą tak absolwenci szkół podstawowych jak i Zasadniczych Szkół Zawodowych (odpowiednio w technikum pięcioletnim lub trzyletnim). Dokładnych informacji o nauce w LZN zasięgnąć można bezpośrednio pod wskazanym tu adresem;

— żołnierz zasadniczej służby wojskowej, pragnący wyuczyć się zawodu lotniczego w podoficerskiej szkole, powinien zwrócić się do dowódcy własnej jednostki z prośbą (raportem) o skierowanie do odpowiedniej szkoły;

— w sprawie informacji o wszystkich szkołach oficerskich należy zwracać się bezpośrednio do najbliższej komendy WKR lub WKW.

PODZIĘKOWANIE

Aeroklub Warszawski serdecznie dziękuje Aeroklubowi Radomskiemu za samorzutną i bezinteresowną pomoc w ściąganiu warszawskich szybowców z terenów przygodnych w pobliżu Radomia i udzielanie gościny stołecznym szybownikom startującym w I Warszawskich Zawodach Szybowcowych.

WKŁ
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; mł. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 4177 M-88

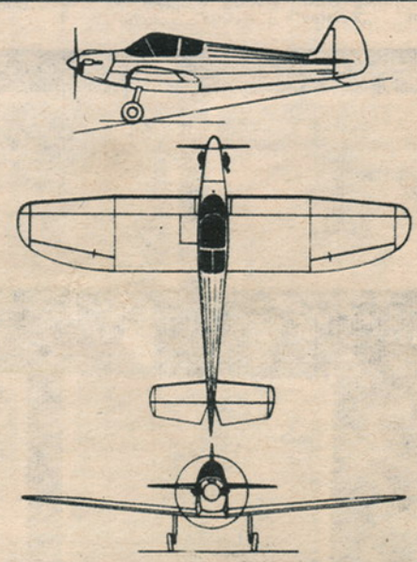
RAKIETA PO ŚWIECIE

LOTNICZY APARAT FOTOGRAFICZNY

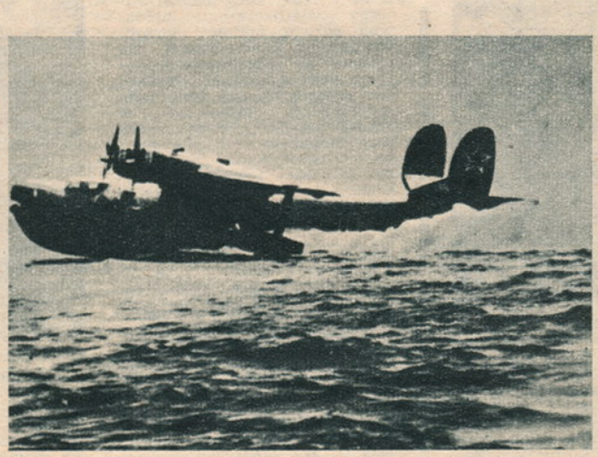
Tak wygląda nowoczesna kamera fotograficzna do zdjęć lotniczych Linhof-Aero-Electric (format zdjęć 56 × 72 mm), w której przesuw błony oraz napęd migawki jest elektryczny (12—24 V). Przesuw zdjęcia — 0,9 do 2 sek.

MAPA JAKO HOL

„Sintosil" jest papierem syntetycznym opracowanym w Szwajcarii. Mapy lotnicze na nim wydrukowane wyróżniają się niezwykłą wytrzymałością. Mogą być czyszczone w zwykłej pralce, przełamywane 30 000 razy zanim ulegną przerwaniu, zmywane ostrą szczotką ponad 100 000 razy (dopuszczalne jest więc nanoszenie kursów dowolnymi środkami graficznymi). Na zdjęciu: Pokaz wytrzymałości „Sintosilu" — samochód unoszony na pętli utworzonej ze zwiniętej mapy lotniczej.



WODNO — SAMOLOT BIERIEWA



Ciekawe zdjęcie radzieckie pokazujące moment wodowania dużej łodzi latającej „Be" konstrukcji inż. Bieriewa.

NOWOŚCI MODY

Oto nowy strój dla kosmonauty, przechodzący obecnie badania kontrolne w ośrodku biologicznym NASA. Ma zapewniać większe bezpieczeństwo oraz wygodę.

HN-433 „MENESTREL"

Francuz Henri Nicollier zbudował samolot 1-miejscowy z silnikiem „Volkswagen" o mocy 30 KM. Rozpiętość — 7,0 m, długość — 5,25 m, wysokość — 1,48 m. Ciężar własny — 175 kG, ciężar całkowity — 285 kG. Prędkość max. — 170 km/h, prędkość przelotowa — 150 km/h, prędkość przeciągnięcia — 65 km/h. Rozbieg — 160 m. Prędkość wznoszenia — 3 m/sek. Pułap — 3 000 m. Zasięg — 470 km. Konstrukcja drewniana z pokryciem płóciennym. Powierzchnia nośna — 8,15 m², wydłużenie płata — 6,4. Skrzydła bez klap.

Nasz rysunek przedstawia przekrój perspektywiczny włoskiego seryjnego odrzutowca szkolno-treningowego MD-326. Samolot 2-miejscowy. Konstrukcja metalowa. Rozpiętość — 10,56 m, długość — 10,65 m, wysokość — 3,72 m. Ciężar własny — 2,237 kG, całkowity — 3 333 do 4 300 kG. Prędkość max. na wys. 6 000 m — 631 do 808 km/h. Prędkość przeciągnięcia (z klapami) — 137 do 161 km/h. Wznoszenie — 700 do 1370 m/min. Pułap — 13 400 m. Zasięg — 1 110 km. Długość startu na przeszkodę 15 m — 595 do 1 280 m. Długość lądowania znad przeszkody 15 m — 640 do 793 m. Silnik BS „Viper-111" o ciągu 1 135 kG. Uzbrojenie: 2 k. m. 7,7 mm, fotokarabin, 4 rakiety i 4 bomby 15 lub 45 kG. Zbudowano 106 maszyn dla Włoch, 8 dla Tunezji i 7 dla Ghany. Są wersje: 326, 326A, B, C, D i F różniące się wyposażeniem i ciężarem. Jest to standardowy samolot szkolno-treningowy lotnictwa wojskowego Włoch.

AERMACCHI MB-326

SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY